

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LA
RESPONSABILITÉ
DES
ACCIDENTS
DU
TRANSPORT TERRESTRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le Lundi 27 Novembre 1916, à 1 heure 1/2 du soir

PAR

PAUL LÉVY-LAMBERT

Président : M. THALLER, professeur

Suffragants { M. LYON-CAEN, professeur
M. PERCEROU, professeur



LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

Anne Mison Larose et Forcel

LÉON TENIN, Directeur

22, Rue Soufflot, PARIS-5^e

1916

PITHIVIERS. — IMPRIMERIE DU RECUEIL SIREY. — 10602.

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.

LA
RESPONSABILITÉ
DES
ACCIDENTS
DU
TRANSPORT TERRESTRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le Lundi 27 Novembre 1916, à 1 heure 1/2 du soir

PAR

PAUL LÉVY-LAMBERT

Président : M. THALLER, professeur

Suffragants { *M. LYON-CAEN, professeur*
M. PERCEROU, professeur



LIBRAIRIE
DE LA SOCIÉTÉ DU
RECUEIL SIREY

ANNE M^{me} LAROSE et FORCEL

LÉON TENIN, Directeur

22, Rue Soufflot, PARIS-5^e

1916





Digitized by the Internet Archive
in 2026

A LA MÉMOIRE
DE MA CHÈRE MÈRE

P. LÉVY-LAMBERT.



LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS

DU

TRANSPORT TERRESTRE

INTRODUCTION HISTORIQUE

1. Généralités. — Le transport des personnes, tel que nous le comprenons aujourd'hui, semble être une pratique essentiellement moderne. Il ne doit le rôle qu'il joue dans notre existence qu'à sa vulgarisation et à sa facilité, or il y a bien peu de temps que les voyages sont accessibles à tous.

La première condition pour se déplacer aisément, c'est de posséder des voies de communication et des véhicules pouvant les utiliser. Les Romains avaient autrefois édifié des routes excellentes pour se déplacer par terre et pourtant ils ne semblent pas avoir jamais connu le transport, ni le transport en commun surtout, tel qu'il a été compris dans les temps modernes. Les voies romaines étaient en effet tracées dans un but purement militaire, elles prenaient le plus court chemin, c'est-à-dire la ligne droite, et présentaient par suite des déclivités très fortes. C'était là une considération assez peu importante pour les troupes, composées alors uniquement de fan-

tassins et de cavaliers avec des mulets de bât et quelques chariots peu nombreux (1).

Les civils qui voulaient voyager sur les routes romaines ne pouvaient le faire qu'à pied, ce qui était le seul mode accessible aux petites gens, en portant ses bagages à cheval, c'était une autre façon de se déplacer rapidement, usitée par les courriers, les militaires et même souvent les commerçants. Les hauts personnages voyageaient généralement en litière; le char romain, non suspendu, paraît n'avoir jamais été utilisé pour les déplacements importants, et il semble en effet que ni le véhicule, ni ses occupants, n'auraient résisté aux cahots sur des routes pavées comme les voies romaines. La seule manière de voyager un peu pratique semble avoir été la voie d'eau; encore l'absence de voies navigables en Italie, et le fait que la boussole était inconnue, devaient rendre bien lent ce mode de locomotion.

On comprend que, dans ces conditions rudimentaires, les Romains aient ignoré le contrat de transport des personnes. En ce qui concerne les lettres et les petits paquets, les Romains connaissaient les Postes : (2) « Il n'est pas aisé de fixer l'époque de cette invention chez les Romains, mais il est à présumer que, comme Auguste fut le principal auteur des grands chemins, c'est aussi lui qui a donné commencement aux Postes romaines... ».

2. La poste romaine. — Suétone (3) raconte comment

(1) Contrairement à ce que l'on pourrait supposer, l'armée romaine avait une « artillerie », mais celle-ci, composée d'appareils de jets, comme le trébuchet, ne servait qu'à l'attaque des places et était aisée à construire au lieu même d'utilisation.

(2) MERLIN, *Répertoire*, T. XII, p. 602.

(3) « Et quo celerius ac sub manum annunciari cognoscique posset, quid in provincia quoque gereretur, juvenes primo modicis intervallis per militares

Auguste établit sur les routes des logements où se trouvaient des jeunes gens qui couraient à pied le long des chemins se passant les uns aux autres les messages et les petits paquets de l'empereur. Ce système, très rapide, ne pouvait servir qu'aux transports de peu d'importance. Quelque temps après, le même Auguste utilisa des chevaux et des chariots pour les expéditions. Comme il n'existait pas alors de véhicules pouvant supporter le trot d'une manière suivie sur des routes pavées, ce second mode de transport était beaucoup plus lent que le premier. « Ses successeurs continuèrent le même « établissement. Chaque particulier contribuait aux frais des « réparations des grands chemins et de l'entretien des Postes, « sans qu'aucun s'en put dispenser, pas même les vétérans : les « seuls officiers de la Chambre du Prince, appelés *praepositi sacri cubiculi* en furent exemptés. (1) ».

Nulle part nous n'avons trouvé de textes latins indiquant l'existence, même pour les marchandises, d'entreprises de transport terrestre. Le transport des voyageurs, nous l'avons dit, était inexistant, celui des objets devait se pratiquer sous forme d'achat au point de départ, et de revente au lieu d'arrivée : c'est le commerce de place à place.

3. Après la chute de l'empire romain, les postes disparurent et naturellement les routes avec elles. Personne ne s'occupant plus de leur entretien, celles-ci, malgré la solidité de leur construction, disparurent peu à peu.

Le déclin des relations de pays à pays subit un temps d'arrêt sous Charlemagne qui rétablit certaines routes et

« *vias, dehinc vehicula, disposuit. Commodius id visum est, ut, qui a loco perferunt literas, iidem interrogari quoque, si quid res exigant, possint...* ».

C. Suetonii Tranquilli duodecim Cæsares, de Oct. Augusto, caput XLIX.

(1) MERLIN, *Répertoire*, T. XII, p. 602.

créa vers l'an 807 (1), 3 postes destinées à relier Aix-la-Chapelle avec l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne : ce furent les « mansiones » qui ne survécurent pas à leur créateur.

Ensuite, c'est le chaos et le néant au point de vue du transport des personnes. L'insécurité devint absolument générale et les voyageurs, dans le choix de leur itinéraire, devaient faire passer avant toute autre considération la nécessité d'éviter certains trajets réputés dangereux ; les routes alors se déplacèrent. Les nouveaux chemins étaient simplement des lieux de passage que nul n'entretenait... Il faut arriver à Louis XI pour trouver en France le rétablissement des moyens de communication.

4. Louis XI et ses successeurs. — Louis XI décida d'améliorer les routes et d'y installer des relais de chevaux de 4 lieues en 4 lieues (2). En chacun des relais se trouvait toujours un cheval sellé, avec son cavalier prêt à partir, et les dépêches, transmises de relais en relais, devaient parvenir avec rapidité. La création des Postes résulte d'un Edit du 19 juin 1464, mais le service ne fut définitivement organisé qu'une dizaine d'années après. Henri Martin raconte comment Louis XI fut aussitôt récompensé de la création des Postes : « Le roi avait été informé du résultat de la bataille « (mort de Charles Le Téméraire) au château de Plessis-les-« Tours, dès le 9 janvier de grand matin, grâce aux postes « qu'il avait ordonnées dans son royaume. L'institution des « postes, jadis en vigueur dans tout l'empire romain, n'avait « été qu'un moment ressuscitée par Charlemagne. Louis XI « l'organisa dans un but purement politique et diplomatique,

(1) D'après BERGIER, Cf. HENRI MARTIN, *Histoire de France*, tome VI, p. 549, note 1.

(2) MICHELET, t. VI, p. 89; HENRI MARTIN, t. VII, p. 119, n. 1.

« sans prévoir que les courriers du roi deviendraient les
« intermédiaires de tous les citoyens d'une extrémité de la
« France à l'autre, et que la sûreté et la régularité garanties
« aux correspondances privées par l'intervention de l'État,
« centuplèrent un jour les relations de particulier à particu-
« lier et de province à province. »

Un édit de janvier 1508 porte création des « Offices des généraux des Postes » et réglemeute leurs fonctions. Une déclaration du 26 novembre 1565 porte « Règlement pour les Droits et fonctions du Contrôleur Général » (1). Néanmoins ce n'est qu'en 1630 que la Poste fut mise, moyennant finances, à la disposition du public et cessa d'être exclusivement utilisée pour les besoins diplomatiques, militaires et de police (2).

5. Cependant, tandis que le transport rapide et régulier des correspondances s'organisait, l'art du charron se perfectionnait peu à peu. On avait eu l'idée de suspendre la caisse des voitures à des ridelles de cuir pour adoucir les cahots, on améliorait l'avant-train mobile, enfin les ressorts commencèrent à apparaître. Le chariot devint un « carrosse » et put supporter le trot des chevaux sans trop éprouver les voyageurs, c'était un mode de transport moins fatigant que le cheval de selle, plus rapide et plus économique que la litière. On eut très vite l'idée de mettre les nouveaux engins à la disposition de tous, et déjà sous Charles IX apparaissent les premiers coches et carrosses publics.

La royauté y vit tout de suite une source de revenus; un édit de Henri III, du 10 octobre 1575, « avait accordé à un particulier le privilège de commettre qui bon lui semblerait à la

(1) *Dict. des arrêts*, JACQUES BRILLON, Paris, 1727, t. X, p. 278.

(2) HENRI MARTIN, *op. cit.*, t. X, p. 453, note 1; ISAMBERT, *Recueil de lois et arrêts*, t. XV, p. 88.

« conduite des coches de Paris à Orléans, Troyes, Rouen et
 « Beauvais. En avril 1594, Henri IV créa un commissaire
 « spécial et un surintendant des coches et carrosses publics.
 « Le Parlement, en enregistrant l'édit qui créait cet office
 « taxa les places à 1 écu 1/4 de Paris à Orléans, Rouen et
 « Amiens et proportionnellement pour les autres villes.
 « (Mai 1595). (1) »

A partir de ce moment on peut dire que le contrat de transport des personnes est né et qu'il est pratiqué. Les grandes routes existent à l'état de pistes habituellement suivies, elles n'étaient ni sûres ni entretenues, et les ponts fort rares étaient remplacés par des bacs. Malheureusement, en ce qui concerne la responsabilité des accidents survenus aux coches publics, nous n'avons pu trouver nulle part aucune indication, nous verrons plus loin ce qu'il faut en penser ; continuons à exposer sommairement le développement des moyens de transport mis à la disposition du public.

6. A l'époque où nous sommes arrivés (xvi^e siècle), les gens peu fortunés ne se déplaçaient guère, ou uniquement à pied, les commerçants et les militaires voyageaient à cheval, seuls quelques bourgeois devaient user des carrosses publics ainsi que les hobereaux et les cadets sans fortune. Les seigneurs commencent, à cette date, à avoir chacun leur carrosse et le gouvernement de Henri IV, se référant à cette pratique, « facilita la circulation en établissant de nombreux relais sur
 « les grandes routes, sur les traverses et le long des rivières,
 « afin de louer les chevaux à la journée pour le transport des
 « voyageurs, le tirage des bateaux... (2). » L'édit consacrant

(1) DULAURE, *Hist. de Paris*, t. III, p. 144.

(2) HENRI MARTIN, *op. cit.*, t. X, p. 453.

cette innovation est de mars 1597 (1), les relais étaient créés à titre d'office et on peut se rendre compte par la rédaction du texte à quel point l'insécurité était encore générale. L'édit prescrit en effet de marquer les chevaux au chiffre du roi et prévoit la peine de mort immédiate contre ceux qui les voleraient...

Cette manière de voyager ne comportait pas de contrat de transport, mais un simple louage, et ne pouvait donner lieu à aucun recours en responsabilité tel que nous le comprenons.

Saint Foix dit que Catherine de Médicis est la première reine de France qui ait eu son carrosse : « Le premier président de « Thou, « ajoute-t-il », en fit faire un parce qu'il avait la « goutte... Ces carrosses ou coches étaient faits comme le « sont ceux des messageries (du temps de Saint Foix) avec « de grandes portières de cuir qu'on abaissait pour y entrer ; « on n'y mettait que des rideaux, s'il y avait eu des glaces « au carrosse de Henri IV, peut-être n'eût-il pas été tué... » Les premiers carrosses étaient considérés comme un tel article de luxe que le Parlement inscrivit sur ses registres en 1563, à la suite d'une loi somptuaire, promulguée en 1549 par Henri II : « Le roi sera supplié de ne donner dispense à per- « sonne et de défendre l'usage des coches par cette ville... (2) »

7. Le XVIII^e siècle. — Avec le cours des siècles, l'art du charron se perfectionnant rendit les coches et carrosses de plus en plus commodes, solides et légers et leur usage se répandit en conséquence. Il y avait les coches publics, ancêtres des diligences, destinés à transporter de Paris dans la banlieue ou en province tous ceux qui payaient le prix de leur place :

(1) ISAMBERT, *op. cit.*, t. XV, p. 131.

(2) DULAURE, *Histoire de Paris*, Paris, 1837, t. IV, p. 68; *Registres manuscrits du Parlement* au 10 janvier 1563.

c'est le contrat de transport moderne avec néanmoins de grands aléas, tenant à la fois au mauvais état des routes, sur lesquelles les voitures versaient constamment, et à la fréquence énorme des attaques de brigands, routiers, etc... Le danger faisait alors partie intégrante et acceptée du voyage. L'idée même d'un recours en responsabilité semble n'avoir pas existé et de fait, nous n'avons pu en trouver le moindre vestige nulle part.

En même temps, les gens riches commençaient à avoir chacun leur carrosse pour faire des visites dans Paris sans se salir, puis avec l'allègement des véhicules, même pour voyager. C'est alors que des industriels avisés commencèrent à exposer en divers points de Paris des carrosses publics que chacun pouvait louer à l'heure ou à la journée et qui sont les ancêtres lointains de nos taxis-autos. On ne peut dire qu'il y ait eu là de véritables contrats de transport, il y avait louage d'un équipage pour un temps, peut-être pour un parcours déterminé.

L'Angleterre, pourtant parvenue avant nous à un haut degré de prospérité industrielle n'était pas mieux partagée, on trouve à ce sujet dans Macaulay, des renseignements intéressants, relatifs à une époque de transition et de création (1) : A la fin du xvii^e siècle, les routes étaient encore si négligées que le vice-roi d'Irlande était obligé en 1685 de requérir l'aide des paysans pour sortir son carrosse d'une ornière de la grande route allant de Londres à Dublin. En 1662, l'Angleterre ne comptait encore que six voitures publiques récemment installées et en butte à mille attaques. Un siècle plus tard, en 1742, il fallait deux jours entiers pour aller de Londres

(1) *The History of England*, vol. I, p. 637 et 368, éd. de Leipzig.

à Oxford (90 km), tandis qu'en 1832, les diligences faisaient ce trajet en six heures.

8. Il faut arriver à la fin du XVIII^e siècle pour trouver dans les recueils de droit des considérations intéressantes sur le transport des voyageurs. Cela s'explique par le fait que l'échenillage et la sécurité des routes ne furent à peu près assurés en France que sous le règne de Louis XV, grâce à la maréchaussée royale. En même temps on commençait à entretenir les routes et à les protéger contre les emprises et les dégradations commises par les particuliers.

Guyot parle en ces termes des transports en commun (1) :
« Les Voitures publiques sont celles dont chacun a la liberté
« de se servir en payant tant par tête pour les personnes, ou
« tant la livre pesant pour les hardes, marchandises ou autres
« effets. Ces Voitures sont encore de deux sortes; les unes
« qu'il n'est pas permis d'avoir et de fournir qu'en vertu d'un
« privilège, comme sont les chariots, les charrettes, fourgons
« et chevaux de messageries, les coches et carrosses qui par-
« tent à des jours ou heures marquées pour certaines villes
« et provinces, et les calèches, chaises, litières et chevaux de
« poste et de louage. Les autres Voitures publiques sont celles
« qu'il est permis à toutes sortes de personnes d'entretenir,
« d'avoir et de louer, comment et à qui ils jugent à propos;
« de ce genre sont les haquets, charrettes sur ridelles, chariots
« de Voitures, rouliers, chasse-marée, etc...

« ...Les Voitures par terre sont, ou des machines inventées
« pour porter avec plus de commodité et en plus grande
« quantité les personnes, balles, ballots, caisses, tonneaux
« de marchandises tirés par diverses sortes d'animaux sui-

(1) *Répertoire de jurisprudence*, Paris, 1785, tome XVII, p. 634.

« vant les pays, ou bien ces mêmes animaux qui servent de
 « monture et sur le dos ou le bât desquels on charge des far-
 « deaux proportionnés à leurs forces. »

Le roi avait autorisé, moyennant une redevance, l'établissement de voitures desservant les environs de Paris, il y en avait de deux types, les carrosses et les guinguettes. Les premiers comportaient quatre places et étaient tirés par deux chevaux ; le prix du transport était fixé à raison de dix sous par lieue. Les secondes, traînées par un ou deux chevaux, comportaient six ou huit places, il y avait un départ par jour du 1^{er} avril au 1^{er} novembre, deux par semaine le reste de l'année ; le prix du voyage en guinguette était fixé à raison de six sous par lieue.

9. Nous trouvons les premières dispositions ayant pour but de protéger la sécurité du public, dans des lettres patentes du 7 février 1779 (1) par lesquelles le roi, retirant le privilège au fermier primitif, le revendait à un nommé Pierre Perreau. Il s'agissait des carrosses publics exposés dans Paris et dont une Ordonnance réglementait étroitement l'exploitation, comme conditions du nouvel octroi :

« Art. 1. — Les maîtres des carrosses à l'heure ne pourront
 « exposer sur les places que des carrosses bien conditionnés,
 « garnis de bonnes soupentes, et même de doubles soupentes
 « composées du nombre de cuirs prescrits par les statuts de
 « la communauté des bourreliers... »

Il était interdit aux carrosses de stationner près des théâtres.

« Art. 6. — Leur enjoignons (aux cochers), lorsque leurs
 « carrosses seront exposés sur les places à ce destinées, de
 « conduire sans difficulté les personnes qui se présentent les

(1) GUYOT, *op. loc. cit.*

« premières en leur payant les prix fixés par lettres patentes
« du 17 février dernier... »

Le prix des fiacres à Paris était de 1 l. 6 sous dans la ville et dépassait 2 livres pour les endroits voisins de la capitale tels que : le Gros-Caillou, Chaillot ou l'Hôtel des Invalides...

10. On voit qu'à la veille de la Révolution le contrat de transport des personnes était très usuel et devait ressembler beaucoup dans ses grandes lignes à celui que nous pratiquons aujourd'hui. Il se trouve déjà dans les recueils d'arrêts plusieurs espèces ayant trait à la responsabilité des transporteurs de marchandises par eau, et en particulier sur la Seine, mais on ne peut encore trouver grand chose relativement à la responsabilité des transports terrestres et absolument rien en ce qui concerne les accidents de personnes. Nous ne pensons pas qu'il faille voir là une lacune des recueils de jurisprudence, lacune que l'on s'expliquerait mal aussi générale. Il est plus probable que la responsabilité des accidents du transport terrestre n'existait pas.

Quand une voiture publique se trouvait versée ou brisée, les voyageurs payaient leur chirurgien, le voiturier son charron et l'idée d'insécurité était encore trop inhérente aux voyages pour que les blessés pussent avoir l'idée même d'un recours pécuniaire en responsabilité.

11. La Révolution, l'Empire et la Royauté. — Les gouvernements de la République s'employèrent à accélérer et faciliter les moyens de transport, d'abord pour des motifs diplomatiques et militaires, puis pour des raisons économiques et pour améliorer la répartition des vivres dans tout le pays. C'est le moment de la création en France de notre admirable réseau de routes nationales. Pour augmenter le nombre des voitures publiques on voulut aussi les exonérer de tous droits,

et ce fut le but des lois des 29 janvier et 9 avril 1791 (1), qui fixèrent en même temps à deux lieues par heure la vitesse des diligences. Cette suppression d'impôts ne dura pas, et le droit de 1/10 du prix des places, rétabli par la Loi du 30 septembre 1798, fut accru à diverses reprises sous l'Empire, notamment en 1804... (2)

C'est pendant cette période de la Révolution et de l'Empire que les voyages devinrent réellement possibles et relativement rapides pour tous, et c'est aussi à ce moment que les victimes d'accidents de transport commencent à élever des réclamations pécuniaires contre les voituriers.

Le 2 thermidor an VIII, la Cour de Cassation (3) décide que : « Les entrepreneurs de voitures publiques répondent des accidents arrivés par cas fortuits, lorsque ces cas fortuits résultent d'un manque de précaution de leur part... » Cet arrêt était rendu en application d'un arrêté du 1^{er} Prairial an VII relatif aux conditions d'exploitation et de sécurité des voitures publiques, l'article 6 de cet arrêté est ainsi conçu :

« Art. 6. — Les maîtres de postes sont civilement responsables des accidents arrivés par le fait de leurs postillons, ou par l'emploi de chevaux qu'ils auraient dû réformer... »

A partir de 1800, en conséquence, nous avons des documents certains et on peut sortir du domaine des conjectures, pour entrer dans celui de l'étude des textes et de la jurisprudence.

12. Dans la première moitié du dix-neuvième siècle, et dès avant l'apparition des chemins de fer, la responsabilité des accidents du transport par terre était très nettement établie.

(1) *Code des Maîtres des Postes*, LANOË, Paris, 1887, p. 8.

(2) LANOË, *op. cit.*, p. 9.

(3) *Sirey*, t. I, 1^{re} partie, p. 315.

De nombreux jugements et arrêts sont intervenus en faveur de voyageurs blessés, contre les entrepreneurs de voitures publiques et même l'administration des postes. La fréquence relative des accidents à cette époque rendait assez nombreuses les décisions d'espèce, malgré le peu d'intensité du trafic des voyageurs.

Dans aucune de ces décisions primitives nous ne trouvons trace des théories actuellement admises en jurisprudence sur la nature contractuelle de la responsabilité du voiturier; tout au contraire, les victimes ont toujours argué d'une faute engageant la responsabilité du transporteur. Peu importe que cette faute soit établie à l'encontre de l'administration même de l'entreprise, ou d'un agent subalterne, fût-ce un simple conducteur (1). La faute même de la victime ne suffit pas à faire écarter la demande quand ses conséquences graves résultent de la négligence du conducteur (1).

L'autorité publique est intervenue à différentes reprises pour sauvegarder la sécurité des voyageurs. Nous avons vu que, dès le temps de Louis XVI, la construction des carrosses destinés à un service public avait été étroitement réglementée, cette réglementation ne fit que s'accroître et l'Ordonnance du 4 février 1820, dans son art. 10, reprenant et étendant les dispositions de l'art. 6 de l'arrêté du 1^{er} prairial an VII, n'hésite pas à tirer de cette réglementation des conséquences importantes pour les voyageurs : « Les propriétaires ou les entrepreneurs sont garants de tous les accidents qui pourraient arriver par leur négligence. » Une Ordonnance, du 16 juillet 1828, dispose également que la faute des préposés

(1) Paris, 7 mars 1840; *Répertoire Dalloz*, tome 39, p. 411, note 1.

oblige l'entrepreneur à la réparation des accidents arrivés par leur faute.

La Cour de Paris n'a pas tardé à tirer toutes les conséquences de ce principe en faveur des voyageurs, elle a jugé le 20 juin 1836 que : « les entrepreneurs de messageries contrac-
« tent avec les voyageurs l'engagement de garantir la sécurité
« de leurs personnes de tous accidents provenant, soit de la
« faute des préposés des dits entrepreneurs, soit d'un vice
« inhérent à leur voiture. » Il ne faudrait pas voir dans le début de cette phrase une idée de responsabilité contractuelle, tout au contraire l'arrêt prend bien soin de spécifier qu'une faute a été commise par l'entrepreneur de messageries et il insiste sur la gravité de la négligence commise (1). Le juge prend ensuite la peine d'ajouter que l'indemnité est accordée au voyageur, uniquement en considération de la faute relevée à la charge de l'entreprise des messageries.

Peu de jours après, la Cour de Paris a eu à se prononcer sur un cas analogue (2). Il s'agissait cette fois d'une rupture d'essieu, la Cour a considéré que cette rupture était la conséquence d'un excès de vitesse commis par le conducteur à la descente de Mouvant alors que la voiture contenait des voyageurs en surnombre.

Le Tribunal de la Seine (3) applique les mêmes principes à l'administration des Postes. Vainement le défendeur allègue-t-il que les malles-postes, destinées principalement au transport des dépêches, ne sauraient offrir la même sécurité que les autres modes de transport. Le Tribunal décide que : « l'ad-

(1) Il s'agissait d'un vice de construction qui empêchait les roues de devant de passer sous le coffre; la même voiture avait déjà versé la veille de l'accident et avait pourtant été remise en service.

(2) Cour de Paris, 18 juillet 1836.

(3) Trib. civil de la Seine, 12 août 1836.

« ministration des postes qui admet des voyageurs et touche
« le prix de leurs places, n'est ni moins ni autrement tenue
« qu'une administration particulière à toutes les mesures que
« commande l'intérêt de leur sûreté... » Au contraire le
Tribunal voit dans la célérité extrême du transport une
raison d'exiger encore plus strictement l'application intégrale
des précautions, et il prend bien soin de spécifier que c'est
leur seul défaut qui a engagé la responsabilité du voiturier,
garant de sa faute ou de celle de ses préposés.

On voit que, dès avant 1840, le problème de la responsabilité des accidents était posé et résolu, ses données pratiques ont pu changer par l'apparition des chemins de fer et des automobiles, mais les grands principes directeurs des décisions de jurisprudence ont peu varié jusqu'en 1913. La période historique est close, la question est posée, il nous faut maintenant en discuter les solutions.

CHAPITRE PREMIER

Origine de la Responsabilité du Transporteur

13. Généralités. — Avant d'entrer dans l'étude du problème de la responsabilité du transporteur, il nous faut examiner comment, à quelles occasions elle se présente. Le fait seul du transport interrompu par un accident, entraîne des dommages plus ou moins graves pour la victime de l'accident. Ces dommages, bien que causés à des personnes physiques, sont susceptibles d'être amoindris, compensés par une réparation pécuniaire. L'objet de notre travail est précisément d'examiner à ce point de vue les relations entre le voyageur et le transporteur. Pour employer des expressions plus juridiques, disons que nous nous occuperons de la dissolution accidentelle du contrat de transport.

14. Mais, avant d'aborder notre sujet au fond, il est nécessaire de serrer d'un peu plus près les termes du problème et de les examiner l'un après l'autre.

a) *Le transporteur* ne demande aucune explication spéciale, sa personnalité est en principe indifférente. Disons seulement que nous nous limitons aux transporteurs terrestres, le droit maritime ayant ses règles à part et très spéciales.

b) *Le contrat de transport*, qui a été longuement étudié par un grand nombre d'auteurs, ne sera pas de notre part l'objet d'un examen approfondi; nous nous bornerons à le

définir en renvoyant pour de plus amples développements à l'ouvrage de M. Josserand, *Les Transports*. A cette occasion, nous serons amenés à dire quelques mots des agences de transport, et, dans le chapitre III, nous ferons une analyse sommaire du contrat de transport.

c) Nous définirons ensuite *qui est un voyageur*, à partir de quel moment une personne commence et cesse d'être un voyageur. Quels sont les voyageurs?

d) *L'accident*, sera ensuite l'objet d'une section spéciale, afin de poser bien nettement les limites entre lesquelles il y a accident de transport.

e) Enfin, avant d'aborder l'étude des diverses théories, nous dirons *quelques généralités sur la responsabilité du voiturier*.

SECTION I

LE CONTRAT DE TRANSPORT DES VOYAGEURS LES VOITURIERS

15. Le contrat de transport des voyageurs est le contrat par lequel une personne, appelée voiturier, s'engage à transporter d'un point à un autre une deuxième personne, appelée voyageur, moyennant un salaire.

Le contrat de transport (1) est un contrat consensuel et synallagmatique; il est presque toujours commercial pour le voiturier par la combinaison des art. 1 et 632 du Code de Commerce; il peut être civil ou commercial pour le voyageur.

L'objet du contrat de transport est une obligation de faire; le fait du voiturier qui transporte son client sous certaines

(1) Cf. JOSSERAND, *Les transports*, n^{os} 794 à 796, 817 et suivants.

conditions de confort et de rapidité. Comme dans tous les cas semblables, l'inexécution des obligations du transporteur se résoudra donc en dommages et intérêts.

La preuve du contrat de transport se fait suivant des modes extrêmement variés. Le contrat de transport n'a pas de réglementation uniforme, ses modalités sont fixées, suivant les cas, par l'usage, des lois ou des décrets.

Dans le cas particulier des chemins de fer, la preuve du contrat est formée par le billet, à tel point même que certains auteurs ont pu considérer le contrat sous l'aspect de la vente du billet (1). Ce point de vue est inconciliable avec nos principes généraux qui n'ont pu être écartés par la simple application d'un tarif général homologué par décret ministériel; d'ailleurs, le contrat de transport ne s'applique pas seulement aux chemins de fer et tramways qui seuls font usage de billets. La délivrance du billet de chemin de fer fixe l'instant de la conclusion du contrat; pour les autres modes de transport, cette conclusion sera en général marquée par un simple fait. Le citadin qui hèle un fiacre, ou s'assoit dans un tramway, conclut par ces seuls gestes un contrat de transport; les voituriers auxquels il s'adresse étant en état d'offre constante à l'égard du public. Dans ces cas il n'existe pas de billet, de preuve écrite du contrat de transport, dont la conclusion pourra être établie par tous moyens, puisque c'est un pur fait.

En ce qui concerne les parties contractantes, le voiturier est un commerçant, un entrepreneur de transports. On admet unanimement que le fait de transporter une fois un voyageur moyennant salaire n'est pas un acte de commerce (2).

(1) LYON CAEN et RENAULT, *Droit commercial*, p. 685, tome III note 1.,

(2) JOSSEERAND, *op. cit.*, n° 367.

Mais, dans des hypothèses fréquentes, le voyageur ne contracte pas directement avec son voiturier, ou avec tous ses voituriers : il nous faut dire un mot des *agences de transport*.

16. Les agences de transport, tout au moins pour les grands voyages ont pris une grande place dans nos mœurs modernes, c'est une habitude courante de prendre son billet chez Cook ou chez Lubin au lieu de le demander directement aux Compagnies de chemins de fer. Le voyageur est ainsi mieux renseigné et il est plus aisément déchargé des difficultés du voyage, des complications du trajet ; il est aussi fixé de suite sur le prix total du déplacement projeté.

D'après M. Vansteenbergh (1), devraient être également considérés comme entrepreneurs de transports ceux qui font profession de promettre des transports, traitant ensuite à leurs risques et périls avec des voituriers, et ce alors même que les prix demandés par eux pourraient dépasser la somme qu'ils ont perçue d'après des données inexactes. En sorte que les agences de voyages, dont le rôle est si considérable pour faciliter les déplacements, verraient leur responsabilité engagée par l'accident survenu en cours de route à leurs clients. L'auteur y trouve un double avantage : d'abord de remédier à l'insolvabilité possible du voiturier ; puis, la procédure pourrait toujours se poursuivre en France, au siège social de l'Agence, même pour les accidents survenus à l'étranger. Le premier avantage nous semble hypothétique, car les Compagnies auxquelles s'abouchent les agences de voyages ont une puissance financière au moins égale à la leur ; le deuxième avantage paraît plus important et serait même parfois considérable.

Au contraire, d'après M. Josserand, il n'y a pas lieu de

(1) *Les accidents des voyageurs et les droits des victimes*, Thèse, Dijon, 1905, p. 13, note 2.

considérer comme voituriers ni comme commissionnaires les agences de cette nature : « Elles n'assument en aucune « manière les obligations du transport; elles ne se chargent « nullement de faire effectuer à leurs clients une partie du « voyage, et elles n'encourent aucune responsabilité à son « occasion; elles s'obligent seulement à faire avoir à leurs « contre-parties des billets, des places déterminées; ainsi que « les agences d'autres sortes (de location, de théâtre, de publicité), elles contractent un louage d'ouvrage qui fait d'elles « de simples intermédiaires entre le public et le voiturier et « qui ne leur confère en aucune façon la qualité de commissionnaire de transports ». (1) Nous nous rangeons entièrement à cette opinion, l'agence de voyages est surtout une agence de renseignements et elle se borne à vendre les billets, délivrés par le transporteur réel, comme un marchand de billets de théâtres vend des places sans être en aucune manière garant du spectacle.

En tous cas, est un commissionnaire de transports, la Compagnie de chemins de fer qui délivre des billets pour une station d'un réseau autre que le sien. En France, les Compagnies de chemins de fer sont tenues d'accepter des voyageurs allant à des stations situées sur les réseaux autres que le leur, à condition qu'il n'y ait pas de solution de continuité entre les lignes ferrées (2). En fait elles délivrent même des billets pour des réseaux n'ayant avec le leur aucun point de contact; mais elles ne sont jamais tenues de conduire le voyageur à une localité non desservie par leurs lignes (3).

17. Les voituriers peuvent être, soit des individus, soit des

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, n° 798.

(2) PICARD, *Traité des chemins de fer*, t. II, pp. 452, 673 et 946.

(3) BÉDARRIDE, *Transports par chemins de fer*, t. I, n° 337.

sociétés personnes morales (Compagnies de chemins de fer, de navigation, du métropolitain, des omnibus...); leur responsabilité est alors gouvernée par les textes applicables à tous les transporteurs (1). Le réseau de l'Etat est assimilé à une société privée quant à ses rapports juridiques avec les voyageurs (2). « L'Etat lui-même, dit M. Josserand, n'échappe pas à cette « loi absolue; l'administration des chemins de fer de l'Etat « constitue une entreprise commerciale soumise en thèse « générale, aux statuts qui régissent les compagnies concessionsnaires » (3).

Le cahier des charges type régit l'exploitation des chemins de fer de l'Etat au même titre que celle des cinq grandes Compagnies (4). La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, dispose à son article 22 : « L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le « chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte »; et, dans les paragraphes précédents, la loi fixe les principes de la responsabilité civile des Compagnies.

SECTION II

QU'EST-CE QU'UN VOYAGEUR ?

18. Qui peut être considéré comme voyageur ? Ce n'est pas seulement toute personne qui se déplace, c'est toute personne liée à un voiturier par un contrat de transport, et cette per-

(1) LYON-CAEN et RENAULT, *Droit commercial*, 2^e édition, t. IV, nos 722 et 753 et t. V, n° 88.

(2) THALLER, *Droit commercial*, n° 83; BAUDRY et WAHL, *Du louage*, 2^e édition 1900, t. II, n° 2446.

(3) JOSSERAND, *op. cit.*, n° 1000.

(4) Document annexé à la loi du 4 déc. 1875 accordant la concession d'Alais au Rhône.

sonne ne conserve la qualité de voyageur que pendant la durée de l'exécution du contrat (1).

Toute personne qui a traité avec un individu, ou avec une société, rentrant dans la catégorie des transporteurs, deviendra un voyageur au sens complet du mot. Ici se présente de suite une petite difficulté, nous avons défini le contrat de transport comme un contrat à titre onéreux, *quid* au cas où le transporteur a délivré gratuitement le titre de transport ? *Les personnes jouissant de cartes de circulation ou permis gratuits sont-elles des voyageurs ?*

19. Les Compagnies délivrent deux catégories de permis : les uns qui leur sont imposés par l'Etat dans son intérêt, les autres qu'elles distribuent pour des motifs d'intérêt personnel. Les permis imposés aux Compagnies par l'Etat concernent la gratuité du transport du voyageur à raison de sa fonction : fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance du chemin de fer ; inspecteurs de certains services financiers, contributions directes, enregistrement, postes et télégraphes ; agents des contributions indirectes et des douanes chargés de surveiller le trafic du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt. La gratuité du transport existe encore pour les préfets en tournée de service dans leur département, les secrétaires généraux dans les mêmes limites quand ils remplacent les préfets.

En second lieu, les Compagnies délivrent des cartes permanentes et des billets gratuits ou permis dans leur intérêt même : d'abord au personnel supérieur de la Compagnie, ou même des autres Compagnies, qui est en général muni de cartes permanentes de circulation, dites « cartes de service. » Des

(1) JOSSE RAND, *op.cit.* n° 797.

permis sont accordés aux autres agents et à leurs proches parents, aux entrepreneurs travaillant pour le chemin de fer et à leurs ouvriers quand ils utilisent la ligne pour se rendre à leur chantier... On peut mentionner aussi la réduction accordée aux membres du Parlement, aux militaires et au personnel de l'enseignement primaire.

20. On a quelquefois soutenu dans tous ces cas, au moins dans l'hypothèse de la gratuité complète, que le contrat de transport était modifié par cette gratuité et n'engendrait plus aucune responsabilité en cas d'accident à la charge des Compagnies. « En cas d'accident ou de retard, « écrit M. Féolde (1), le bénéficiaire d'un permis ne peut « invoquer son contrat comme le voyageur qui a payé sa place « pour réclamer une indemnité, car la Compagnie en le laissant voyager dans ses voitures, s'est libérée de toute obligation qu'elle avait contractée envers lui. S'il veut agir « contre la Compagnie en réparation du préjudice qu'il a « éprouvé, il ne pourra le faire qu'en vertu de l'art. 1382. « Entre le voyageur à plein tarif et le bénéficiaire d'un permis « il existe une différence qu'il importe de signaler : en vertu « de son contrat la Compagnie doit faire voyager le premier, « tandis qu'elle laisse simplement le second voyager ; avec le « premier la Compagnie joue un rôle actif ; avec le second elle « joue un rôle passif ».

21. A ce raisonnement, on peut opposer que, d'abord, la concession d'un permis n'est pas constitutive d'un contrat à titre gratuit entre la Compagnie et le voyageur ; le transport n'en garde pas moins son caractère de contrat à titre onéreux, car les Compagnies ne délivrent jamais de permis qu'en

(1) *Des transports par chemin de fer*, Thèse, Paris, 1890, p. 10.

échange de services rendus, ou en exécution d'une obligation légale, ou comme rémunération accessoire de leurs agents; parfois même les permis sont le seul salaire de personnes rendant quelques services au chemin de fer, c'est le cas des jeunes médecins qui désirent être employés par la Compagnie. En dépit des apparences, le contrat demeure donc à titre onéreux et il doit produire ses effets normaux, aussi bien vis-à-vis des autres voyageurs payant place entière, que vis-à-vis des personnes qui reçoivent, eu égard à leur situation ou à leur fonction, des billets gratuits ou des bons de réduction.

22. Au surplus, y aurait-il même contrat à titre gratuit, que la responsabilité des Compagnies n'en serait pas moins engagée en cas d'accident car le transport par chemins de fer est un service public, et tous ceux qui en profitent doivent pouvoir jouir de la même sécurité. Dès le début de l'exécution du contrat de transport, les titulaires de permis, ou de billets à prix réduits sont fondés, au même titre que les voyageurs à plein tarif, à intenter toutes les actions qui naissent du contrat de transport et à réclamer une indemnité en cas d'accident sans aucune limitation à raison de la prétendue faveur qui leur a été accordée.

C'est ainsi que se prononcent M. Mazen (1) et M. Vansteenbergh (2). M. Josserand estime également que les personnes qui profitent du libre parcours ou de la réduction de tarif n'en sont pas moins « liées au concessionnaire par de véritables contrats de transport et doivent être assimilées, par exemple en cas de retard ou d'accident, aux voyageurs ordinaires » (3).

(1) MAZEN, *Responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs*, Thèse, Paris, 1899, p. 36.

(2) *Op. cit.*, p. 39.

(3) JOSSERAND, *op. cit.*, n° 320, note 2.

23. Une personne ne peut revendiquer la qualité de voyageur que si elle voyage avec l'assentiment du voiturier et en exécution d'une convention intervenue entre eux. Ceux qui prennent place dans un wagon sans avoir pris de billet, ou qui usent d'un billet nul : par exemple d'un coupon de retour périmé ou dont l'acheteur n'a pas utilisé personnellement l'aller, d'un abonnement ou d'un permis délivré à une autre personne, l'enfant âgé de plus de trois ans dont la place n'a pas été payée, le voyageur qui a dépassé la station où il devait descendre, toutes ces personnes n'ont pas de titre de transport ou ont un titre vicié; il ne semble pourtant pas douteux qu'elles ont également droit à une indemnité en cas d'accident. La responsabilité de la Compagnie sera alors certainement délictuelle et ne pourrait jamais être contractuelle puisqu'il n'y a pas de contrat (1). Nous pouvons citer à ce sujet un arrêt de la Cour d'Appel de Pau du 6 mars 1914 (2), réformant un jugement rendu par le tribunal civil de Bagnères-de-Bigorre le 26 avril 1913 : Il s'agissait d'un voyageur ayant pris un billet pour une station moins éloignée que sa destination réelle et qui était tombé par la portière au delà du terminus figurant sur son titre de transport. Les premiers juges avaient ordonné une expertise pour fixer le quantum de l'indemnité et en avaient admis le principe sans qu'aucune faute ait pu être relevée à la charge de la Compagnie. La Cour :

« Attendu dès lors, que l'obligation contractée par la Compagnie envers D... en vertu du contrat de transport se trouve remplie par ce fait qu'elle avait conduit le voyageur sain et sauf à la destination marquée par le billet qui lui avait été régulièrement délivré; que la Compagnie ne saurait

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, n° 797.

(2) SARRUT, *Bulletin annoté des chemins de fer*, mars 1915.

« en conséquence être tenue que dans les termes et dispositions des art. 1382 et 1383 C. civ., c'est-à-dire en cas de « faute nettement établie contre elle; que cette faute n'est ni « démontrée, ni même alléguée d'une manière précise... qu'il « serait nécessaire, pour engager la responsabilité de la « Compagnie, de prouver que l'accident survenu en dehors des « conditions du contrat de transport est dû à une faute de la « Compagnie, faute que l'offre en preuve ne tend nullement à « établir; que la présence dans le train de D... entre Montréal « jeu et Saint-Gaudens, c'est-à-dire au-delà des conditions « du contrat de transport, est un fait étranger à la Compagnie « qui ne l'a volontairement ni admis ni toléré, dont elle ne « saurait par suite être déclarée responsable... »

24. La Compagnie est au contraire responsable si l'accident est survenu par la faute de ses agents, même au delà de la destination portée sur le billet. On peut citer à ce sujet un arrêt de la Cour de Toulouse du 5 décembre 1893 (1) et l'opinion de MM. Baudry et Wahl (2). L'arrêt de la Cour de Toulouse fut confirmé par la Cour Suprême qui prit bien soin de mentionner que l'indemnité était accordée au voyageur, malgré sa contravention, parce que la collision était survenue par la faute des agents de la Compagnie (3). (Accident d'Alzonne, 15 janvier 1893).

25. Si l'accident est arrivé à un voyageur occupant une place d'une classe supérieure à celle indiquée sur le billet, la Compagnie devrait, pour s'exonérer, prouver que le voyageur eût été indemne s'il était monté dans un compartiment de sa classe. La Compagnie soutiendrait vainement que la contra-

(1) *Sirey*, 94.2.57.

(2) *Du louage*, 2^e édit., 1901, t. II, n° 2056.

(3) Cassation, 13 mars 1895, *Gazette du Palais* 1895.1.480.

vention commise par le voyageur, et punie par l'article 63 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, met obstacle à tout recours contre le chemin de fer : « La faute du voyageur, qui est indépendante de celle de la Compagnie, ne saurait neutraliser celle de cette dernière (1) ». M. Guillaumot (2), estime très justement que les Compagnies, devant la sécurité à tous les voyageurs, sont responsables de tous les accidents survenus non seulement aux personnes munies de tickets réguliers, mais aussi aux porteurs de cartes gratuites, et même aux individus qui se trouvent en contravention avec la police des chemins de fer.

26. Ayant déterminé quels sont les voyageurs, il convient d'ajouter que ces personnes conservent leur qualité de voyageurs pendant toute la durée de l'exécution du contrat de transport. En d'autres termes, le transporteur ne pourra être poursuivi que pour les accidents survenus après le début du voyage et avant la dissolution du contrat de transport.

27 a) *A quel moment commence l'exécution du contrat de transport ?* Etant consensuel de sa nature, ce contrat est conclu à l'instant même où le voyageur se présente à la gare de départ et manifeste, par le paiement du billet, sa volonté d'accepter l'offre permanente par laquelle la Compagnie met ses moyens de transport à la disposition du public. C'est la demande du billet pour une station déterminée qui, attestant le consentement du voyageur, a formé la convention et, en fait, la preuve de la formation du contrat est facilitée par la délivrance du billet qui ne peut être obtenu que contre paiement préalable. MM. Baudry et Wahl (3) adoptent entière-

(1) BAUDRY et WAHL, *op. cit.*, t. II, n° 2556.

(2) *Organisation des chemins de fer en France*, Paris, 1896.

(3) BAUDRY et WAHL, *op. cit.*, t. II, n° 2473.

ment ce point de vue qui est aussi celui de M. Josserand (1); ce dernier auteur fait remarquer que, même dans les transports par fer, la conclusion du contrat de transport peut être marquée par un autre acte que la prise du billet : « ...le billet « joue un rôle pratiquement prépondérant, mais non point « exclusif de tous autres procédés d'investigation... alors « même que le transport est effectué par la voie ferrée, suivant « que cet accord s'est concrétisé dans la remise d'un billet ou « qu'il s'est affirmé de toute autre façon : embarquement du « voyageur dans un train en partance avec le consentement du « chef de gare... Contre un voiturier entrepreneur de transports, et par conséquent commerçant, tous les modes de « preuves du droit commercial sont de mises par cela même « qu'aucune disposition formelle n'est venue les écarter » (2).

29. Mais, si les auteurs s'accordent sur le moment de la conclusion, la jurisprudence, par contre, ne paraît pas fixée sur l'instant où commence l'exécution du contrat de transport. La Cour de Montpellier (3) a refusé d'admettre la thèse de la Compagnie du Midi, qui voulait limiter la période d'exécution du contrat au temps pendant lequel le voyageur est enfermé dans un wagon; et la Cour poursuit : « ...que « l'exécution du contrat, commence au moment où, sur la « présentation de son billet, il avait pénétré dans la gare de « départ... »

En sens contraire, la première chambre du Tribunal civil de la Seine a déclaré : « ...il ne suffit pas, pour entraîner la « responsabilité de cette Compagnie, (l'Etat), en cas d'accident, « que le contrat de transport soit conclu par la délivrance d'un

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, nos 821 et 822.

(2) *Ibid.* n° 823.

(3) 4 décembre 1913, SARRUT, *op. cit.*, mars 1915.

« billet, il faut qu'il soit entré dans la phase d'exécution;
 « que l'exécution du contrat intervenu entre l'administration
 « et les voyageurs commence à partir du moment où, faisant
 « fermer par les préposés les portières des wagons, elle enlève
 « à ces voyageurs la libre direction de leur personne et se met
 « en mesure de les transporter aux destinations indiquées
 « par leurs tickets; (1)» Cette thèse est celle qui a toujours
 été adoptée par la jurisprudence belge.

La Cour d'appel de Bruxelles (2) a déclaré, en énumérant les modalités du contrat de transport, que : « ...son objet se
 « résume au transport en sécurité des voyageurs avec leurs бага-
 « ges et que dès lors, aussi longtemps qu'ils n'ont pas com-
 « mencé leur entrée dans les voitures qui leur sont destinées
 « et n'ont pas ainsi aliéné leur liberté d'action pour s'aban-
 « donner à l'absolue réglementation du transporteur, le trans-
 « port n'a pu commencer et, partant, la responsabilité excep-
 « tionnelle instituée par l'art. 4 (loi belge de 1891) s'exercer... »

Nous ne pouvons nous ranger à ces derniers arrêts. D'abord le voyageur aliène bien réellement sa liberté dès qu'il pénètre dans la gare de départ muni de son billet, dès cet instant il est astreint à ne pas enfreindre les prescriptions, relatives aux gares, de la police des chemins de fer; et surtout, le contrat de transport étant un contrat consensuel, est parfait par le consentement des deux parties au moment de la délivrance du billet; son exécution commence par l'entrée du voyageur dans la gare et les pas qu'il fait vers le compartiment sont le début du voyage. Nous dirons donc que la personne qui pénètre dans une gare munie de son billet est un voyageur à partir de l'ins-

(1) Trib. civ. de la Seine, 1^{re} Chambre, 27 janvier 1914, Chemins de fer de l'Etat contre Robinot.

(2) 25 juillet 1912, *Pasicrisie belge*, 1912, 2^e partie, page 257.

tant où elle a franchi le portillon donnant accès aux quais d'embarquement (1).

Ce dernier point de vue semble devoir être accepté par la jurisprudence récente. Nous pouvons mentionner à ce sujet une décision du Tribunal civil de la Seine du 11 juin 1916. Il s'agissait d'une voyageuse, bousculée par un ivrogne dans un escalier du métropolitain, et qui arguait d'une condamnation correctionnelle contre l'auteur de l'accident pour demander une indemnité à la Compagnie. Le Tribunal a rejeté la demande, en se fondant sur ce que la demanderesse n'avait pas encore franchi les portillons d'accès aux quais au moment de l'accident, et se trouvait par suite dans un endroit public. Il y a là un motif très intéressant à ajouter à ceux que nous avons donnés. L'enceinte du chemin de fer, réservée aux seuls voyageurs, ne commence en effet qu'après le contrôle effectué à l'accès des quais, il est donc impossible d'admettre auparavant l'idée que la Compagnie doive plus de protection à la personne munie d'un billet qu'à tous les autres individus qui en sont dépourvus et circulent librement dans la gare.

29. b) A l'extinction du contrat de transport, le voyageur redevient un tiers pour le transporteur et l'accident survenu ensuite n'est plus un accident de transport. Ainsi, n'est pas victime d'un accident de transport le voyageur renversé à sa descente du tramway par un autre véhicule venant en sens inverse (2). Pour les chemins de fer, l'extinction du contrat se place au moment de l'arrivée à destination, à l'instant précis où le voyageur se dessaisit de son billet entre les mains de l'employé chargé de le recevoir à la sortie. A ce

(1) Cf. Trib. civil de Mayenne, 3 février 1899, cité *infra*, p.31.

(2) Trib. commerce de Nancy, 23 mars 1908, *Annales des chemins de fer et tramways*, 1908, supplément 28.

sujet, un arrêt de la Cour de Paris du 9 août 1894 (1), constate que le contrat est terminé à l'arrivée en gare, ce qui est un peu vague. L'arrêt précité de la Cour de Pau, du 6 mars 1914, considère que le fait pour le voyageur de rester dans le train au delà du terminus porté sur son billet met fin au contrat au moment du départ du convoi. Mais, l'arrêt précité de la Cour de Montpellier (2) déclare que le contrat de transport : « ne devait prendre fin que lorsque, le voyage accompli, il « sortirait de la gare d'arrivée et restituerait son titre ».

La doctrine accepte l'idée qu'en remettant son billet le voyageur abandonne son titre, et par suite tient la Compagnie quitte de ses obligations (3). En ce qui concerne les cartes d'abonnements et autres pièces donnant droit à des voyages répétés, la responsabilité du transporteur prend naissance et cesse chaque fois que le voyageur entre et sort des quais d'embarquement, à chaque contact entre le voyageur et le transporteur, et pendant la durée du contact (4).

Dans les périodes intermédiaires du début et de la fin du transport, la responsabilité de la Compagnie est encourue chaque fois que celle-ci reprend contact avec un voyageur, c'est-à-dire toutes les fois que le voyageur pénètre dans l'enceinte du chemin de fer très bien définie par un jugement du tribunal correctionnel de Mayenne (5) : « ...la voie ferrée, « les quais d'embarquement, et encore les couloirs, salles « d'attente et autres parties de la gare dans lesquelles il n'est « possible d'entrer que sur la présentation d'un billet ou permis.

(1) *Dalloz*, 98.2.242.

(2) 4 décembre 1913 au Sarrut de mars 1915, eodem loc., Pau 6 mars 1914.

(3) LYON-CAEN, Note sous Cass. 10 nov. 1884, *Sirey* 84.1.129; Sarrut, note sous même arrêt, *Dalloz* 85.2.433.

(4) VANSTEENBERGHE, *op. cit.*, p. 51.

(5) 3 février 1899, *Dalloz*, 1907.2.334.

« En principe tel n'est pas le régime de la première salle des
 « pas perdus, dans laquelle s'ouvrent des guichets pour la
 « distribution des billets et l'enregistrement des bagages,
 « généralement ouverte à tout venant, fréquentée en fait par
 « toute personne sans dessin ou but de voyage ».

Nous ne parlons que pour mémoire des personnes qui pénètrent dans la gare munies de simples tickets de quais délivrés pour une somme minime. Elles ne sont pas des voyageurs (1) et les accidents qui peuvent leur arriver ne sont pas des accidents de transport. Néanmoins elles sont soumises dans l'enceinte du chemin de fer aux mêmes règlements, et doivent bénéficier des mêmes obligations générales de sécurité que les voyageurs. En particulier, ces personnes doivent être arrêtées aux passages à niveau au moment de l'arrivée d'un train, et sont contraintes d'obéir aux injonctions des agents de la Compagnie agissant dans les limites du service.

SECTION III

L'ACCIDENT DE TRANSPORT

30. Au sens étymologique du mot l'accident est tout ce qui survient sans avoir été prévu. C'est un événement malheureux et inattendu dont l'origine est extérieure à la victime (2). *L'accident de transport sera l'interruption brutale du transport comportant pour certains voyageurs une lésion physique.*

On remarquera que cette définition élimine la responsabilité pour retards dans les transports de voyageurs. Sans contester que les accidents de chemin de fer n'entraînent forcément des

(1) VANSTEENBERGHE, *op. cit.*, p. 53.

(2) Cf. VANSTEENBERGHE, p. 63.

retards, nous voyons une profonde différence entre l'indemnité qui peut être demandée pour perte de la vie ou atteinte à la santé des individus, et celle qui compense une simple perte de temps. Déjà, en droit romain, les atteintes à la personne physique faisaient l'objet de réparations tout à fait spéciales, il en est toujours de même et il en sera toujours ainsi puisque la vie humaine est une denrée qui ne s'achète pas et qu'une branche spéciale de nos lois, le droit pénal, a pour mission de protéger. Nous verrons que les accidents de transport, tels que nous les avons définis, entraînent très souvent la mise en jeu de l'action publique sans que le principe de cette action ait été contesté; au contraire, l'action civile en responsabilité qui en résulte a été vivement débattue dans son principe. Inversement, le retard apporté par le voiturier dans l'accomplissement de son contrat, a toujours été considéré comme un manquement à ses obligations contractuelles et n'a jamais soulevé de difficultés aussi profondes et touchant d'aussi près à la nature de la responsabilité. Aussi, ne traitons-nous pas du retard dans cette étude, renvoyant sur ce point aux traités généraux, en particulier à l'ouvrage de M. Josserand (1).

Le voyageur qui a subi un préjudice à la suite de l'accident cherchera naturellement à en obtenir réparation et il s'adressera à la contre-partie au contrat de transport, au voiturier. C'est ainsi que nous concevons dans ses termes les plus généraux le problème de la responsabilité. Tâchons maintenant d'en serrer les données d'un peu plus près.

31. a) D'abord, la nature de la *lésion physique* est indifférente, une blessure n'est pas nécessaire pour mettre en jeu la

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, § 854.

responsabilité du voiturier, une maladie résultant du traumatisme suffit (1). Le transporteur accepte chaque voyageur avec son état de santé et il répondra des suites fâcheuses de l'accident sur une faiblesse ou une maladie préexistante. Le tribunal de Saint-Quentin s'est prononcé dans ce sens en déclarant la Compagnie du Nord responsable de la paralysie consécutive à un traumatisme (2). Comme le dit fort justement M. Vibert (3). « La responsabilité résultant de l'accident « s'étendra non seulement au mal causé, mais un mal aggravé « par cet accident. Le voiturier doit, en effet, réparer le « dommage causé au voyageur par l'accident tel qu'il est « survenu et avec l'influence qu'il a exercée sur la victime. » M. Thoinot (4) et M. Joseph Fabre (5) se prononcent dans le même sens : pour mettre en jeu la responsabilité de la Compagnie, il suffira d'une expertise médicale reliant le fait de la maladie au fait de l'accident.

MM. Baudry et Wahl (6) font remarquer justement que le transporteur ne pourra pas invoquer son ignorance, dire qu'il ne savait pas transporter une personne présentant telle ou telle prédisposition morbide ; il est en effet chargé d'un service public, en état d'offre perpétuelle de transport vis-à-vis de tous et « il doit s'attendre à transporter des voyageurs dont « l'état de santé laisse à désirer. »

32. La responsabilité de l'accident s'étendra à toutes ses

(1) JOSSEBRAND, *op. cit.*, § 854.

(2) 31 janvier 1902, *France judiciaire*, 1902.2.61.

(3) *Etude médico-légale sur les blessures produites par les accidents de chemin de fer*, Paris, 1888.

(4) *Les accidents du travail et les névroses d'origine traumatique*, Paris, 1909, leçon 16.

(5) *Les névroses traumatiques*, p. 408 et suiv.

(6) *Du Louage*, tome II, n° 1000. V. aussi Alger 21 mai 1895, *Le Droit* du 23 nov. 1895.

suites immédiates ou lointaines. Peu importe, dit un arrêt du Tribunal civil de Marseille (1), que la maladie ne se soit déclarée que quelque temps après l'accident, il suffit que l'on puisse relier sûrement, médicalement, le dommage physique au fait du voiturier, tout au moins à un événement anormal survenu au cours du voyage. Evidemment il ne peut s'agir de responsabilité que dans les cas où l'accomplissement du transport n'a pas été conforme à l'attente du public. Un malade intransportable, un opéré, une femme enceinte seraient mal venus à se plaindre de la fatigue ou des accidents que leur auront apportés le voyage si la marche du véhicule envisagé a été normale et régulière. Pour qu'il y ait responsabilité, il faut qu'il y ait accident et celui qui ne peut supporter les secousses ordinaires du chemin de fer, par exemple, ne doit pas user de ce mode de locomotion.

32. b) *Les causes* possibles des accidents de transport, même en se limitant aux chemins de fer, sont extrêmement variées. Dans un certain nombre de cas, elles restent inconnues, impossibles à découvrir dans les débris d'un matériel pulvérisé. Souvent, en procédant par déductions et d'après les indices, l'enquête arrive à déterminer avec une grande certitude l'auteur responsable dont la défaillance ou la maladresse a entraîné le sinistre. Les diverses théories qui veulent solutionner le problème de la responsabilité attachent une grande importance à l'origine de l'accident. Le législateur a seulement envisagé le cas particulier, d'ailleurs fréquent, où l'on peut incriminer un agent du transporteur, et il a spécifié en ce cas l'application de l'art. 1382 du Code civil. La loi fondamentale du 15 juillet 1845 dispose dans son art. 12 :

(1) 8 août 1868, *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1872, p. 86.

« Les concessionnaires d'un chemin de fer sont responsables, « soit envers l'Etat, soit envers les particuliers des dommages « causés par les administrateurs, directeurs ou employés quel- « conques d'un service d'exploitation de chemin de fer. »

Tous les accidents occasionnés par un défaut de surveillance ou d'entretien, une erreur d'exploitation : faux aiguillage, ouverture intempestive d'un signal..., rentrent dans les termes de la loi. Dans d'autres cas, le sinistre est dû à la seule force majeure, ainsi se présentent les ruptures de pièces régulièrement essayées et contenant néanmoins une paille : essieux, bandages de roues, tiges d'aiguille ou de signal, etc... Enfin, la catégorie des accidents dont la cause ne peut être découverte est de beaucoup la moins nombreuse.

33. Certains sinistres ont pu résulter de la malveillance, d'un acte de sabotage criminel. D'après un arrêt de la Cour de Paris, la responsabilité de la Compagnie n'est engagée alors que si l'attentat a été facilité ou rendu possible par une faute du transporteur : « Quand un accident de chemin de fer est le « résultat d'un acte criminel, on ne saurait, d'une manière « absolue, considérer cet acte criminel comme un cas de force « majeure de nature à dégager la responsabilité de la Compa- « gnie, alors que la victime de l'accident, demanderesse en « dommages et intérêts allègue que le crime n'a pu être perpé- « tré que par suite de négligences, de fautes ou défaut de sur- « veillance de la part de la Compagnie ou de ses agents(1). » Mais le fait du tiers, l'attentat, peut, au lieu d'entraîner un accident rester limité à un voyageur isolé qui en est victime. C'est alors l'assassinat commis en chemins de fer qui figure souvent dans notre Chronique judiciaire. Y a-t-il.

(1) Paris, 3 mars 1892, *Pandectes françaises*, Rép., tome XVI, v° Chemins de fer, n° 5074.

dans cette hypothèse, lieu d'invoquer la responsabilité du transporteur?

34. c) L'assassinat en chemin de fer. — Il semble difficile d'admettre qu'il y a eu accident de transport, le voyage a bien été interrompu par un fait brutal et dommageable pour le voyageur, mais la cause première est aussi étrangère au voiturier qu'à la victime. L'accident de transport comporte un élément tenant au matériel qui fait ici défaut, il n'y a même pas eu ouverture intempestive d'une portière. Le véhicule arrive intact et normalement à destination, le drame qu'il a contenu est étranger au voyage qui n'en a été que l'occasion. Il semble qu'il y ait là un cas de force majeure ou, comme la définit M. Jossierand, « irruption dans le contrat de transport « d'un élément irrésistible étranger aux parties ». M. Mazen fait remarquer que les Compagnies ne peuvent garantir les voyageurs les uns contre les autres, ce qui reviendrait à exiger de chacun d'eux la production du casier judiciaire avant délivrance du billet (1).

Pourtant, il semble que dans les transports par fer, des devoirs spéciaux de surveillance incombent aux Compagnies. En effet, durant les longs voyages par trains express, deux voyageurs totalement inconnus l'un à l'autre, et également quelconques, peuvent se trouver isolés fort longtemps dans un compartiment, sans autre lien avec l'extérieur que la sonnette d'alarme dont le fonctionnement laisse souvent à désirer quoiqu'on fasse. L'introduction des voitures à couloir et intercommunication, a beaucoup réduit le danger sans le supprimer comme on le voit que trop chaque jour. De plus, sur le terrain juridique, l'assassin et sa victime sont entière-

(1) MAZEN, Thèse, p. 68.

ment étrangers l'un à l'autre, mais ils sont reliés par des contrats semblables au même voiturier.

Ce danger spécial n'a pas échappé au pouvoir réglementaire. Le décret du 1^{er} mars 1906, modifiant l'Ordonnance du 15 novembre 1846 dispose à son art. 60 :

« L'entrée des voitures est interdite :

1^o A toute personne en état d'ivresse.

2^o A tous individus porteurs d'armes à feu...

Tout individu porteur d'arme à feu doit, avant son admission sur les quais faire constater que son arme n'est point chargée...

L'ensemble des mesures, destinées à assurer aux voyageurs en chemin de fer des garanties de protection contre les attentats criminels, a été recommandé aux Compagnies par une circulaire ministérielle du 10 juillet 1886 (1).

En fait ces dispositions ne peuvent comporter ni application, ni utilité. Les crimes commis en chemin de fer le sont toujours avec des armes prohibées, des armes non apparentes : couteau à cran d'arrêt, revolver, matraque. Les revolvers seuls sont des armes à feu, mais toutes ces armes sont des plus faciles à dissimuler, et les agents de la Compagnie ne pourraient exercer un contrôle sérieux qu'en fouillant tous les voyageurs et leurs colis à la main, ce qui est d'une absurdité manifeste.

Nous ne voyons de possibles pour le transporteur que des mesures très générales de surveillance, de police intérieure; le recours à des agents de la force publique pour maintenir le bon ordre dans les gares; des rondes d'agents de chemins de fer dans les trains à long parcours et à intercommunication. Citons comme mesure de précaution contre les attentats les

(1) *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, 1886, p. 42.

petites glaces reliant deux compartiments voisins dans les wagons dépourvus de couloir. Toutes ces mesures sont plus onéreuses et ne paraissent pas pouvoir être aussi efficaces que les rondes de police dans les rues de Paris. Comment, dans ces conditions, rendre le transporteur responsable des crimes commis pendant le voyage? surtout en l'absence d'une faute caractérisée du voiturier qui ne peut être justement responsable que des dommages survenus *par le fait, et non à l'occasion du transport*.

Ici, nous ne parvenons pas à trouver le lien de causalité entre le fait du voiturier et le dommage résultant, l'attentat est dû au rapprochement fortuit de deux individus et à un concours de circonstances inséparables de l'accomplissement régulier du voyage.

35. M. Saintelette pourtant (1), estime « qu'il est rigoureuse-
« ment juste d'assimiler le voiturier à l'hôtelier, de le rendre
« garant de sa voiture comme de la sûreté de sa voie, de la
« vigilance de ses garde-trains autant que de ses garde-routes ». M. Sourdat (2) se prononce en sens contraire : « Sans doute
« la Compagnie de chemins de fer répond, en vertu du contrat,
« du bon état de la voie et des voitures comme de la vigilance
« et de la probité de son personnel. Mais elle ne répond pas
« également du fait des tiers. L'acte du malfaiteur qui fait
« dérailler un train, qui monte dans un train et qui assassine
« ou qui vole, lui est absolument étranger. Il y a là pour elle un
« cas fortuit ou de force majeure qui n'entraîne pour elle ni
« garantie ni responsabilité, de même que le vol à main armée
« visé spécialement pour l'aubergiste par l'art. 1954... »

(1) *De la responsabilité et de la garantie, Accidents de transport et de travail*, Bruxelles, 1889.

(2) *Traité général de la responsabilité*, t. II, n° 1058, p. 246.

M. Vansteenberghé estime que la tentative d'assassinat, commise sur un voyageur par un tiers dans un train en marche, constitue pour le voiturier un cas de force majeure dont il ne pourrait être rendu responsable en principe. La victime, ou ses représentants, devraient établir que l'agression a été facilitée par la négligence des agents de la Compagnie, et aurait pu être empêchée par une surveillance plus active. C'est alors, observe avec raison M. Vansteenberghé, à raison d'un fait personnel au voiturier : négligence, faute, inobservation des règlements, que le voiturier peut être actionné en dommages et intérêts; ce n'est plus en raison de l'attentat lui-même.

Pour M. Josserand (1), « seuls constituent les accidents du « transport ceux qui sont occasionnés par le fait du transport, « de même que constituent seuls les accidents du travail aux « yeux du législateur de 1898 ceux qui sont survenus par le « fait ou à l'occasion du travail; les dommages qui ne répon- « dent pas à cette formule sont entièrement régis par les « principes généraux des obligations et notamment par « l'art. 1382 C. civ.: ils n'appellent aucune observation « particulière. » Quant aux violences qui, au cours du trans- port, peuvent être commises sur un voyageur par un autre voyageur ou une personne quelconque, M. Josserand estime qu'il est trop absolu de dire qu'il n'y a pas là un accident de transport, il pense que le problème est dominé par les circonstances du fait : « Il est bien certain, écrit-il, que, si un individu « rencontrant un ennemi personnel dans une gare ou un wagon, « profite de cette circonstance pour vider une querelle anté- « rieure, les blessures ou la mort survenues à cette occasion ne

(1) *Les Transports*, § 863 et note 1.

« sauraient en aucune façon être rattachées à l'action du
 « transport. Mais la situation change déjà si l'on suppose que
 « le différend se soit élevé au sujet de l'occupation d'une place
 « ou de la position assignée à un colis; elle est complètement
 « inversée si les violences, les entreprises contre les biens ou
 « la personne d'un voyageur sont le fait d'un malfaiteur : le
 « voyageur qui est blessé ou tué en cours de route par un ban-
 « dit est victime d'un accident de transport aussi bien que
 « celui qui se trouve pris dans un tamponnement ou un
 « déraillement. »

36. Nous ne pouvons nous ranger sur ce point à l'opinion de M. Josserand. Le crime commis au cours du transport paraît peut-être rentrer dans la définition — forcément très compréhensive — que nous avons donnée de l'accident de transport, il restera pourtant avant tout un acte criminel, et le wagon sera seulement le lieu où l'attentat a été commis.

Le meurtre sera soumis aux mêmes pénalités, la procédure criminelle ne sera pas changée par le fait que la victime a été trouvée dans un compartiment de chemin de fer. On ne peut, sans jouer sur les mots, voir là un accident de transport véritable, ni mettre en cause le responsabilité du voiturier. Les trois grandes théories que nous examinerons plus loin s'y opposent également. Si on admet la théorie objective de M. Josserand, il est certain que le dommage n'a pas été causé par une chose que la Compagnie avait sous sa garde. Au point de vue contractuel l'attentat est certainement un cas de force majeure pour le chemin de fer, si par ailleurs, il a pris toutes les précautions réglementaires. Enfin, sur le terrain délictuel, l'élément d'imputabilité fait absolument défaut.

Nous pouvons donc éliminer l'assassinat de la famille des accidents de transport. Il est pour le voiturier, *res inter alios*

acta et entraîne aussi des dommages pour lui, dommages matériels immédiats, et commercialement par la crainte que des crimes répétés peuvent amener dans le public. Il faut donc rejeter les attentats en chemin de fer dans le domaine du droit commun.

37. Le voyageur blessé, ou ses héritiers, devront, pour recourir contre la Compagnie, apporter la preuve d'une imprudence, d'un manquement aux règlements constituant un délit ou quasi-délit. Tel serait le cas du chasseur monté en wagon avec un fusil chargé et tuant ou blessant un de ses compagnons de route. La Compagnie se retrancherait vainement derrière la difficulté de faire visiter tous les fusils durant la saison de la chasse... Il s'agit d'une arme visible, qui ne peut passer inaperçue, le manquement à l'Ordonnance de 1846 serait formel et suffirait à poser le problème de la responsabilité, à le trancher certainement dans un sens favorable à la victime. Bien entendu ceci ne jouerait qu'au cas d'insolvabilité de l'auteur de l'accident, qui serait le premier à poursuivre civilement en responsabilité, et correctionnellement pour infraction à la police des chemins de fer.

38. La jurisprudence a eu rarement à se prononcer sur la responsabilité des attentats. Les victimes de meurtres commis en chemin de fer n'ont presque jamais tenté de recourir contre les Compagnies. En particulier, le trop célèbre et récent assassinat de Madame Gouin n'a pas comporté de suites civiles. Pourtant, la Cour de Paris a eu à trancher la question en 1873 (1) et, dans un arrêt du 16 décembre de cette année, elle a refusé de rendre la Compagnie responsable d'une tentative d'assassinat commise sur un voyageur.

(1) PICARD, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 489.

La Cour d'Aix a eu deux fois à trancher la question. Dans le premier cas (1) la Cour, confirmant un jugement du Tribunal civil de Tarascon a condamné la Compagnie, la déclarant « civilement responsable du préjudice causé à X... par « l'agression dont il a été l'objet et la victime, dans une « voiture de ladite Compagnie par la négligence, l'incurie et « le manque de surveillance de ses agents... » Ainsi le chemin de fer est responsable selon l'art. 22 de la loi du 15 juillet 1845 et l'art. 1382 du Code civil, sa responsabilité est purement délictuelle et, en l'espèce, les plus graves reproches pouvaient être adressés aux agents : Un fou S..., à la gare de départ, suit ostensiblement deux voyageurs dans plusieurs compartiments de 2^e classe. Ceux-ci, inquiets, attirent l'attention des agents sur S... sans même pouvoir obtenir vérification de la classe portée sur son billet. Au moment du départ l'employé enferme S..., porteur d'un billet de 3^e, avec les deux voyageurs et presque aussitôt l'agression se produit au cours de laquelle X... est blessé...

Dans un autre arrêt du 5 juillet 1887 (2), la Cour d'Aix repousse la demande avec des attendus intéressants qui fortifient toujours le même point de vue. La Cour, après avoir admis que la tentative d'assassinat commise par un tiers dans un train en marche constitue pour le voiturier un cas de force majeure ajoute : « Mais la Compagnie serait responsable s'il « était démontré qu'il existe un lien étroit entre les reproches « formulés contre elle, notamment à la disposition du matériel « et l'insuffisance du personnel, et l'acte criminel dont le « voyageur a été victime. C'est au voyageur qu'incombe la « charge de cette preuve... » Ce qui revient toujours à dire que

(1) *Code annoté des chemins de fer*, LAMÉ-FLEURY, p. 478.

(2) *Sirey*, 1887.1.230.

le transporteur ne peut être recherché que pour son délit ou quasi-délit selon l'art. 1382. La thèse que nous avons défendue est donc bien celle adoptée par la jurisprudence.

SECTION IV

CONDITIONS GÉNÉRALES DU RECOURS EN RESPONSABILITÉ

39. Aussitôt que l'accident s'est produit, la Compagnie de chemins de fer et, en règle générale le transporteur, doit d'abord *secourir immédiatement* la victime. C'est là une obligation de charité toute naturelle que le simple bon sens suffit à imposer quelle que soit d'ailleurs la cause de l'accident. Les secours immédiats fournis d'urgence par la Compagnie ne préjugent en rien de la réparation pécuniaire qui pourra, ou non, intervenir ultérieurement, il s'agit d'une impérieuse obligation de faire. Peu importe que l'accident soit fortuit, causé même par la victime, les agents du chemin de fer doivent la secourir de suite et ne pourraient en aucun cas l'abandonner à la compassion du public; et ceci ne concerne pas seulement les voyageurs, la Compagnie doit immédiatement les secours en son pouvoir à toute personne blessée dans l'enceinte du chemin de fer. La jurisprudence (1) et la doctrine (2) sont unanimes sur ce point.

Du resté, l'obligation de secourir les voyageurs blessés résulte implicitement de l'art. 24 de l'Ordonnance de police du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1^{er} mars 1901, Le dernier alinéa de cet article est ainsi conçu : « Tout train « transportant des voyageurs sera muni d'une boîte de secours « dont la composition sera approuvée par le Ministre. » Cette

(1) Paris, 16 déc. 1893, *Sirey* 74.2.216; Aix, 6 juillet 1887, *Sirey* 87.2.231.

(2) (2) FERAUD-GIRAUD, t. III, n° 424.

disposition n'aurait aucun sens si la boîte de secours ne devait pas être mise, par les agents du train, au service des voyageurs malades ou blessés éventuels. L'ordonnance du 15 novembre 1846, art. 75, prescrit aussi le dépôt de boîtes de secours dans un certain nombre de stations désignées par le Ministre (1).

40. Pour que l'accident donne lieu à recours en responsabilité, il faut d'abord un préjudice causé. C'est l'axiome fondamental de notre droit : *Sans intérêt pas d'action*. Peu importe que ce dommage soit matériel, purement moral, ou simplement pécuniaire (vêtements déchirés ou salis), son existence est nécessaire, sous l'une ou plusieurs de ces formes. En outre, comme nous l'avons déjà dit, il faudra un lien de causalité entre le préjudice et le fait du transporteur. Un individu qui tente de se suicider en se jetant volontairement par la portière d'un train en marche sera ensuite mal venu à se plaindre des conséquences de son acte; au contraire, s'il tombe sur la voie en s'appuyant sur une portière dont la fermeture est défectueuse, la responsabilité de la Compagnie est certainement engagée. Entre ces deux termes extrêmes, il y a place pour une foule de cas plus ou moins nets où le problème prête à discussion.

Tel est le cas qui fut tranché par un jugement de la Cour d'appel de Bruxelles du 10 janvier 1913 (2). Un individu, qui avait été vu montant dans le tramway de Bruxelles à Vilvorde, est ramassé blessé sur la voie peu de temps après le passage de la voiture. Arguant de la responsabilité contractuelle imposée à la Compagnie de tramways par la loi belge, la victime

(1) Circulaires ministérielles des 31 décembre 1846 et 12 août 1847.

(2) *Pasicrisie Belge* 1913.2.50.

prétendait obtenir une indemnité sans avoir aucune preuve à fournir, et avait obtenu gain de cause en première instance. La Cour a réformé le jugement, ne trouvant pas suffisamment établi le lien de cause à effet entre le fait du voiturier et l'accident : « Attendu que l'art. 4 de la loi du 25 août 1891... garantit le voyageur... contre les risques de transport, mais qu'il incombe dès lors au voyageur qui demande la réparation du dommage d'établir que celui-ci résulte d'un accident de transport, c'est-à-dire d'un risque afférent au transport. »

41. En ce qui concerne les pertes ou avaries des marchandises, le transporteur est en principe toujours responsable. Il suffit au réclamant d'établir le non arrivée du colis et le contrat de transport; la Compagnie ne peut s'exonérer qu'en invoquant à son tour les causes de libération afférentes à la dissolution des contrats; puisqu'il n'y a pas eu livraison, elle ne pourra invoquer que le vice propre de la chose ou la force majeure. Il n'y a aucun doute, le législateur n'a pas sur ce point, donné le choix à l'interprète, les art. 1147 et 1784 du Code Civil, 97, 98 et 103 al. 1 et 2 du Code de Commerce sont absolument formels.

Au contraire, nos codes sont muets sur la responsabilité du transporteur de personnes. Cela s'explique tout naturellement par l'état encore rudimentaire des moyens de communications, le peu de fréquence des déplacements au début du XIX^e siècle. Depuis, aucune loi n'est intervenue, et l'interprète naturellement a hésité entre des voies différentes. Deux directions bien nettes se sont d'abord présentées à lui : appliquer le droit commun délictuel aux accidents de transport ou assimiler les personnes aux marchandises.

Les plus anciennes traditions de notre droit érigent en principe que l'auteur d'un dommage ne peut être tenu d'en

réparer les conséquences que s'il a agi librement, en un mot s'il est en faute. La victime d'un accident devra donc prouver la faute du transporteur pour obtenir réparation. Cette thèse fut adoptée jusqu'en 1913 par la jurisprudence. Toutefois, nos tribunaux, s'aidant de l'art. 1353 et des règlements, étaient parvenus à établir dans un grand nombre de cas une présomption de faute à l'encontre du voiturier.

42. L'autre théorie, au contraire, déclare que la victime, sans avoir aucune preuve à faire, ni à invoquer l'art. 1382, pourra recourir contre le transporteur selon les termes seuls de son contrat. Le champ de la responsabilité au lieu d'être restreint se trouve élargi, le problème simplifié pour la partie la moins bien armée qui est presque toujours la victime. C'est par ces côtés pratiques, plus encore que par des arguments théoriques, que M. Sarrut a pu, en janvier 1913, obtenir un revirement complet de la Cour de Cassation : l'application aux transports de personnes de la responsabilité contractuelle. Toutefois, la doctrine s'accorde mal de cette thèse qui manque certainement de base juridique très sérieuse. Aucune réponse satisfaisante ne peut être faite aux arguments de M. Tesseire : « Tout individu peut développer librement son « activité, sous une seule réserve, celle de contenir cette activité dans les limites légales... *neminem lædit qui suo jure* « *utilitur*; il pourra bien causer un préjudice, mais ce préjudice, « né de l'exercice d'un droit, n'aura pas de conséquences juridiques, ne sera jamais la source d'une obligation, d'une responsabilité... Le droit ne s'occupe pas de la faute qui se « borne à léser des intérêts, il ne sanctionne que des lésions « de droit... » (1).

(1) TESSEIRE, *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité*, Thèse, Aix, 1901, p. 16.

Aussi bien ne voulons-nous point nous appesantir sur une discussion qui formera l'objet des prochains chapitres, toutefois nous voyons dès maintenant le point faible de la théorie contractuelle, opposée à nos principes juridiques les plus certains. Mais elle se rapproche des idées modernes, de la tendance de plus en plus grande qui se manifeste partout, qui se manifestait surtout avant la guerre, à épargner le plus possible les risques aux individus pour en charger les collectivités.

43. Avec un autre point de départ, l'assurance, adopté par certaines législations étrangères, des auteurs ont pu construire une nouvelle théorie de la responsabilité des accidents de transport. On est arrivé ainsi à un ensemble cohérent, juridique, conforme tout à la fois à la lettre de nos codes et à l'esprit de notre Droit, qui attendait seulement une petite intervention législative pour entrer dans le domaine pratique. Mais la guerre va certainement modifier cet état d'esprit, l'habitude du danger couru, la fréquence des risques de toutes natures que l'état de guerre amène, même pour les civils, vont exalter les individualités. La notion d'assurances, une mise en action atténuée du collectivisme, ne peut manquer de marquer un mouvement de recul, sans doute temporaire.

Quoiqu'il en soit de son avenir, cette troisième théorie de la responsabilité a été très bien définie par M. Vansteenberghé (1) : « Plus ne serait besoin de l'existence d'une faute constatée à la charge de l'auteur dommageable qu'il s'agit de « déclarer responsable; tout individu serait garant de son fait, « et, à ce titre, devrait en réparer les conséquences chaque « fois qu'il cause un préjudice à autrui. » C'est M. Saleilles qui

(1) *Op. cit.*, p. 84.

a surtout introduit et acclimaté cette théorie en France (1). En ce qui concerne le droit des transports elle a été magistralement étudiée par MM. Thaller et Josserand (2), sous le nom de responsabilité objective. Nous nous inspirerons souvent de cet exposé.

(1) *Etude sur la théorie générale des obligations d'après le premier projet de Code civil pour l'Empire allemand*, 2^e éd., 1902, p. 376, note 1.

(2) JOSSERAND, *Les Transports*, § 883 et suivants.

CHAPITRE II

Nature juridique de la Responsabilité du Transporteur

Comme nous l'avons dit, trois grandes théories sont aux prises pour déterminer la nature juridique de la responsabilité-accidents des Compagnies de chemins de fer. Nous allons commencer par examiner la plus moderne, la théorie fondée sur l'idée de risque à laquelle nous conserverons le nom de théorie objective que lui ont donné MM. Thaller et Josserand, et qui consiste à considérer *de plano*, le voiturier comme responsable du risque créé par son industrie, pour les voyageurs, comme pour les tiers.

Théorie Objective

44. Généralités. — Les partisans de cette théorie ont été frappés des incertitudes et des contradictions de la jurisprudence. Comme nous aurons l'occasion de le montrer plus loin, les décisions des tribunaux, en matière d'accidents de transport, sont loin de présenter une base solide et des précédents certains. Les mêmes problèmes, les mêmes points de droit sont sans cesse remis en question, et la jurisprudence ne présente aucune unité. La Cour de Cassation a varié, passant de la thèse délictuelle à la thèse contractuelle et, dans les deux cas, des juridictions ne se sont pas conformées aux arrêts de la Cour Suprême. Le résultat pratique a cependant peu changé

pour le public, pour les victimes, qui n'ont la certitude d'obtenir une juste indemnité que dans un certain nombre de cas limités et définis. Dans les autres hypothèses c'est l'aléa, le procès avec ses risques contre la Compagnie et la possibilité pour des victimes infortunées de se voir privées de toute espèce de ressources. Vainement le transporteur allègue-t-il pour sa défense qu'il est exempt de faute, on lui répond que l'accident est arrivé par le fait de son industrie, on veut mettre à la charge des transporteurs un *risque professionnel* analogue à celui créé pour les industriels par la loi du 9 avril 1898.

45. Mais la loi de 1898 établit le risque professionnel entre le patron et l'employé, sous cet aspect elle s'applique dans les transports comme dans toutes les autres industries. Son application aux rapports entre voituriers et voyageurs constituerait une telle extension que le même mot ne peut plus être utilisé, il faut dire que l'on constitue la Compagnie assureur de ses clients.

Le risque professionnel, en effet, comprend la somme de dangers inhérents à la pratique d'une profession. Il résulte, en général, de la mise en contact des hommes avec des machines brutales et aveugles qu'il s'agit de diriger et de faire produire. Toute autre est la situation de l'individu qui monte dans un train, il n'est pas l'employé mais le client du transporteur, il achète simplement le droit de se faire conduire d'un endroit à un autre. Peu importe au voyageur l'agent mis en œuvre, que ce soit la vapeur ou l'électricité, il considère seulement la durée du trajet et les conditions de confort, d'agrément, offertes par le véhicule. Le voyageur ne fait pas un métier de voyager, il peut se déplacer dans un but lucratif mais le déplacement n'est que le moyen et non le but de son activité; il accomplit, en prenant le train, un acte devenu aussi courant,

aussi normal qu'une simple course à pied. S'il lui arrive malheur au cours du voyage, sans qu'on puisse en aucune manière rattacher la faute du transporteur à l'accident, aucun principe de notre droit, aucun article de nos codes ne sauraient faire retomber le dommage survenu au voyageur à la charge du voiturier. Pour y parvenir aisément, sûrement, nous sommes obligés d'avoir recours à une notion nouvelle, non pas celle du risque professionnel, mais à une notion encore beaucoup plus large, celle d'assurance. Et ceci peut se concevoir de deux manières, soit que le voyageur s'assure contre les accidents de transport, soit que le voiturier doive, de plein droit, réparer tous les dommages causés par le fait de son industrie. La première combinaison présente l'inconvénient que, précisément, ceux qui ont le plus besoin d'être couverts contre les risques d'accidents, hésiteraient le plus à payer des primes d'assurances. On est donc amené à rejeter la charge éventuelle des lésions sur l'autre partie, l'entrepreneur de transports.

46. Il faudrait pour cela l'intervention d'une loi nouvelle constituant chaque transporteur assureur de ses clients; alors plus de difficultés, tout s'aplanit, le voyageur en montant en wagon est sûr d'arriver sain et sauf à destination ou de recevoir une indemnité proportionnée au dommage. Par conséquent, car il faut que tout se paie, une partie du prix de chaque billet ne représentera plus la valeur du transport mais une prime d'assurance. Les Compagnies supporteront la perte si elles le peuvent, sinon elles augmenteront leurs tarifs du montant de la prime et tous les voyageurs seront ainsi les assureurs des victimes éventuelles; les membres d'une assurance mutuelle contre les accidents.

Examinons maintenant les arguments mis en avant pour demander cette énorme extension de la responsabilité-acci-

dents, il n'est de valables que ceux qui conduisent à la réfection totale de nos théories classiques du risque.

47. Discussion. M. Tesseire s'attaque à la notion même de faute sous toutes ses formes : « Le seul domaine, écrit-il, où le mot « de faute ait un sens très net c'est le domaine de la morale, et, « si l'on veut, celui du droit pénal... Mais, du moment où la « faute fut transportée dans le domaine civil, on devait se « trouver en présence de notions illogiques et contradictoires » (1). Et l'auteur poursuit ses développements en faisant remarquer que la réparation civile est appréciée relativement à la victime et non proportionnellement au tort de l'auteur responsable, puis il en déduit que l'interprète, gêné par le caractère mixte de la faute, à la fois moral et civil, est obligé de s'arrêter, de limiter ses compensations à un instant arbitrairement choisi. Et il conclut : « Comme la morale est une chose peu nette, « comme l'appréciation du type idéal varie avec chaque juge, « comme le point de vue moral doit être mis en dehors des « questions d'intérêt, les auteurs nouveaux ont rejeté la « faute. » (2)

48. A notre avis, la question est beaucoup plus simple. « La « faute, dit M. Planiol, est le manquement à une obligation « préexistante. » (3) Si nous acceptons cette notion claire et nette il n'y a plus aucune difficulté. L'interprète aura seulement deux questions à se poser : Y a-t-il eu dommage ? Y a-t-il eu manquement à une obligation préexistante ? Toutes les fois que ces deux conditions nécessaires et suffisantes seront remplies, le juge accordera réparation, si l'une des deux ou toutes les deux font défaut, il rejettera la demande.

(1) *Op. cit.*, p. 82 et suivantes.

(2) *Op. cit.*, p. 123.

(3) *Traité élémentaire de Droit civil*, t. II, n° 863.

Peu importe la nature de l'obligation violée, qu'elle soit conventionnelle ou légale, positive ou négative.

L'exemple le plus frappant nous est fourni par M. Planiol avec le texte de l'art. 1382 qui établit à la charge de chacun de nous l'obligation de ne pas nuire à autrui. La morale sanctionne aussi cette règle de notre droit civil, mais ce n'est qu'un pur accident; le droit civil s'occupe uniquement de régler les rapports d'intérêts entre les hommes de façon à faciliter la vie sociale, il doit présenter des règles stables et fixes, surtout il ne peut tenir compte que des résultats. La morale, au contraire, varie avec les philosophes et les époques, avec les individus, les peuples et les contrées. Elle suppose toujours la connaissance d'éléments intentionnels qui échappent entièrement à l'appréciation du juge. Peut-être serait-il désirable que notre droit civil réglât les rapports humains selon la morale? C'est en tous cas impossible, c'est même contraire au but du droit et au but de la morale : l'un ne vit que de compromis destinés à assurer avec le moins de frictions possibles les rapports d'intérêts, l'autre, part au contraire de principes absolus qu'elle veut faire triompher et n'admet guère entre le Bien et le Mal un juste milieu. Acceptons donc la faute civile pour ce qu'elle vaut : une moyenne comme toutes choses humaines et, en nous en tenant à la définition de M. Planiol, nous éviterons les incertitudes et les hésitations déplorées par M. Tesseire.

49. Les véritables arguments que l'on puisse invoquer en faveur de la théorie objective ont été fournis par M. Josserand, Le développement incessant de l'industrie, des machines, créent constamment des risques et des dangers nouveaux qui débordent le cadre de nos lois. « L'activité humaine, toujours « en progrès, est devenue plus que jamais une source de risques

« qui en constituent l'inévitable rangon... Lorsqu'une force
« cause un préjudice matériel et moral aux personnes qu'elle
« rencontre sur son chemin, n'est-ce pas à celui qui l'a déchai-
« née dans son propre intérêt de répondre du dommage causé
« plutôt qu'à la victime, qui, *totalelement étrangère* à cette force,
« en a subi le choc. C'est la notion de risque créé qui s'oppose
« à celle de faute... » (1) Arrêtons-nous un instant sur cette
première partie du raisonnement de M. Josserand en le con-
crétisant.

50. Un premier point nous frappe, le voyageur n'est pas *totalelement étranger* à la force brutale dont il est victime, c'est pour lui, c'est pour le transporter plus rapidement et agréablement que les chemins de fer augmentent sans cesse la puissance de leurs machines et le poids de leurs wagons. Si nous acceptons la théorie de M. Josserand sur le risque créé en général, nous voyons bien comment on l'appliquerait aux tiers victimes accidentellement du chemin de fer. Il nous paraîtrait naturel même d'accepter cette idée, de rendre en tous cas les Compagnies responsables, par exemple des accidents survenus aux passages à niveau, même non gardés. Dans ce cas le problème est simple, la victime passait seulement sur la route, peut-être a-t-elle négligé de prendre des précautions utiles, de lire un écriteau, elle est sans doute blessée par suite de son imprudence. Mais elle n'avait aucun lien avec le chemin de fer, n'avait conclu avec lui aucun contrat; l'exploitant qui fait courir ses rails sur la voie publique n'a pu ignorer qu'il créait un danger pour des tiers, alors *totalelement étrangers* à son industrie. Il a dû faire entrer en ligne de compte la réparation de ces dommages possibles, probables. Qu'une loi vienne simpli-

(1) *Dalloz*, 1900, 2^e partie, p. 292, col. 2.

fier la question et dire : « Le chemin de fer sera toujours garant des accidents survenus à des tiers par le fait de son exploitation ». Nous ne pourrions que nous incliner. Les cas de dommage recherché, comme le suicide, seront tout naturellement écartés par application de la maxime *fraus omnia corrumpit*. Encore faudrait-il prendre garde que le chemin de fer n'est qu'un cas particulier et que la charge qui lui serait appliquée ne saurait épargner les autres modes de transports mécaniques : automobiles, tramways, etc... auxquels le même raisonnement serait applicable.

51. Il est certain que la notion courante de faute ne proportionne pas la réparation à la gravité du fait dommageable, la faute, avons-nous dit, suppose le manquement à une obligation préexistante, mais elle n'implique en aucune manière que l'agent responsable ait commis une faute au sens courant du mot. Or, dans l'exemple que nous citons plus haut, l'exploitant qui place ses rails en travers de la route doit prévoir des accidents, que ceux-ci surviennent par suite de l'inattention des passants c'est possible, il n'en est pas moins vrai qu'ils ne se fussent pas produits si le chemin de fer avait évité la voie publique. D'un autre côté nous ne pouvons relever à la charge de la Compagnie aucun fait illicite si ses agents ont pris, au passage des convois, les précautions réglementaires. Une loi, en déclarant la ligne d'intérêt public, a déterminé tous les points de son tracé et en particulier ceux qui coupent ou empruntent les voies publiques; aucune faute civile dans ces conditions ne saurait être relevée à la charge de l'auteur de l'accident, il s'est conformé en tout à la loi et la victime n'aura aucun recours, si elle ne peut relever un fait délictueux à la charge des agents du transporteur. Certes, chacun de nous est tenu par l'obligation négative de ne pas faire passer de

lignes ferrées sur les routes, mais c'est là une obligation légale dont l'exploitant a été déchargé par la loi consacrant la déclaration d'utilité publique.

Nous voyons par cet exemple combien est désavantageuse la situation faite actuellement aux tiers victimes des accidents de chemins de fer. Il n'y a pas là accidents de transport, néanmoins la situation est trop voisine pour que nous la passions sous silence et, dans cette hypothèse spéciale, une application légale de la notion d'assurance, de risque créé, nous paraît possible.

52. Par contre, à deux points de vue, nous ne pouvons absolument pas suivre M. Jossierand. D'abord, en ce qui concerne les voyageurs, il ne nous paraît pas désirable qu'une loi mette en tout état de cause les risques à la charge du transporteur. Le voyageur, comme nous l'avons dit, n'est pas un tiers pour le voiturier; il est la contre-partie à la conclusion du contrat de transport. C'est dans l'intérêt des voyageurs que les moyens de transport ont été créés et sont perfectionnés sans cesse. En prenant son billet, le voyageur sait qu'il va user d'un mode de locomotion qui peut présenter des aléas. Il juge l'utilité ou l'agrément du transport assez grands pour accepter ces risques qui sont inséparables de tout déplacement effectué de n'importe quelle manière. Quelle que soit l'extension donnée à l'emploi des assurances, la vie comportera toujours des dangers qu'il est impossible d'éliminer complètement, à chacun de les accepter et de s'en accommoder puisqu'il ne peut en être autrement. Le voyageur et le transporteur sont les deux parties figurant au contrat de transport, pourquoi vouloir mettre tous les risques à la charge d'une seule partie? Vainement allègue-t-on que le voyageur est isolé en face de la puissante Compagnie, la Compagnie n'est puissante et

importante que par le grand nombre de ses clients qui sont les, voyageurs. D'ailleurs le contraire est possible, et le voiturier peut être pécuniairement bien moins puissant que la victime. On peut citer des cas particuliers où il est très regrettable que la victime ne reçoive pas d'indemnité, mais il faut prendre garde que la somme de tous ces cas formerait un faisceau grevant lourdement le budget des transporteurs et, comme nous l'avons déjà dit, on aboutirait fatalement à une élévation du prix des transports, à une diminution de leur utilité. Rien n'empêche le voyageur de conclure une assurance avant de prendre le train, comme cela se pratique couramment en Angleterre.

53. M. Josserand va plus loin et affirme que sa théorie est déjà presque entièrement contenue dans le Code civil, et par suite dès maintenant applicable par nos tribunaux (1). M. Josserand se base sur les articles 1384, 1385 et 1386 du Code, et il est amené ainsi à envisager trois catégories d'hypothèses dans lesquelles la responsabilité objective découlerait de la loi.

54. a) Il y a d'abord *les dommages causés par les bâtiments servant au transport*. « La responsabilité en ce cas n'a rien de contractuel; elle fonctionne sans qu'il y ait lieu de distinguer « suivant que la victime était ou non liée antérieurement par « un contrat avec le propriétaire du bâtiment... » (2) Il y a certes là une présomption légale de faute mais, comme le remarque l'auteur lui-même, la doctrine s'accorde à interpréter très restrictivement les termes de l'art. 1386 et à en borner l'application au seul propriétaire. M. Planiol (3) se refuse même

(1) *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, 1897, p. 53. *Les Transports*, § 883 et suiv.

(2) *Les Transports*, § 283 et s.

(3) *Op. cit.*, t. II, n° 925.

à y voir une présomption légale de faute, mais il nous semble que cet auteur en poussant aussi loin la restriction se contredit lui-même en ajoutant aussitôt après : « ...c'est au demandeur « en indemnité qu'il appartient de prouver l'un ou l'autre de « ces faits (le défaut d'entretien ou le vice de construction) « qui forment la condition de sa demande. L'un de ces deux « faits étant prouvé, le propriétaire du bâtiment est nécessairement condamné... De son côté, la victime de l'accident « qui prouve l'existence d'un vice de construction, n'est pas « tenue d'établir que ce vice provient d'une faute du propriétaire. » Mais justement, si la victime n'a pas à relier le vice de construction à la faute du propriétaire, c'est parce que la loi présume le lien et nous devons donc bien être ici dans un cas de présomption légale. La faute peut d'ailleurs, et doit être dans cette hypothèse, simplement négative, peu importe, dit M. Planiol (1), le propriétaire est au moins coupable de n'avoir pas surveillé d'assez près l'existence des travaux ou d'avoir voulu trop économiser sur leur confection...

Quoiqu'il en soit, les Compagnies de chemins de fer, n'étant pas propriétaires (2) de leurs installations immobilières, ne seront point visées en général par l'art. 1386. M. Josserand en convient et fait remarquer que, dans les espèces de cette nature, les tribunaux ont pris bien soin de relever une faute caractérisée à la charge du transporteur. Toutefois, M. Josserand n'a pas été jusqu'au bout de son raisonnement, il nous semble que la victime d'un accident causé par la ruine d'un immeuble servant au transport pourra toujours bénéficier de l'art. 1386. Elle ne devra pas recourir contre la Compagnie qui est simplement usufruitière, mais contre l'Etat. Si la doctrine est

(1) *Op. cit.*, t. II, n° 877.

(2) Cf. BERTHÉLÉMY *Traité élémentaire du Droit administratif*, p. 648.

d'accord pour écarter l'application à l'usufruitier de l'art. 1386 (1), elle n'en reconnaît pas moins que le texte est très rigoureux à l'égard du propriétaire. Il n'est pas douteux que l'Etat ne possède la nu-propriété des gares, halles, voies ferrées, etc... Toutes les installations ont dû être réceptionnées et surveillées par ses ingénieurs du contrôle et il nous paraît naturel, conforme à l'esprit et au texte de la loi de lui appliquer l'art. 1386. Le vice de construction, ou le défaut d'entretien, seront peut-être imputables à l'exploitant qui a construit et doit entretenir, mais ils eussent dû être signalés par les ingénieurs du contrôle, institués précisément pour assurer la sécurité des transports; et la responsabilité de l'Etat ne sera pas moins engagée par la faute de ses préposés que par le texte même de l'art. 1386. D'ailleurs, il restera toujours à l'Etat la ressource d'invoquer et de prouver une faute du concessionnaire qui ne se serait pas plié aux exigences du Service du Contrôle, et de lui faire supporter en définitive l'indemnité... Mais c'est là un point à régler entre l'Etat et l'exploitant, et qui selon nous doit rester étranger au public.

55. b) M. Josserand envisage ensuite les *dommages causés par les animaux servant au transport* et veut tirer de l'art. 1385 l'approbation de sa théorie objective. Là encore, comme l'auteur le fait remarquer, le champ d'application aux transports est extrêmement restreint car il y a peu d'accidents dont la cause soit *uniquement* due à l'animal. En fait nous n'avons pu trouver un seul arrêt se rapportant à notre sujet. Mais il est probable que la jurisprudence se prononcerait par l'application de l'art. 1385 car, sous l'influence des idées modernes, elle a admis la responsabilité du propriétaire pour

(1) DEMOLOMBE, t. XXXI, n° 658.

l'accident survenu à son préposé et indépendamment de toute faute (1).

La doctrine en majorité se prononce contre cette interprétation de l'art. 1385. M. Planiol fait justement remarquer (2) que l'art. 1385 s'explique suffisamment par le désir de ne pas limiter la responsabilité du propriétaire au temps où l'animal est sous sa garde. Toutefois, le cas de l'art. 1385 est un peu spécial comme le reconnaît M. Josserand (3). L'art. 1384 qui traite de la responsabilité civile des parents, instituteurs, etc..., pour les dommages commis par les mineurs qu'ils ont sous leur garde, réserve en certains cas la preuve contraire. On ne s'expliquerait pas que l'art. 1385 qui le suit immédiatement n'ait pas réservé la même faculté au propriétaire d'animal si la loi n'avait pas voulu la lui retirer. Nous sommes donc bien, ici encore, en présence d'un cas de présomption irréfragable, qui ne supporte aucune preuve contraire, malgré l'opinion de M. Planiol. L'espèce que semble viser l'art. 1385 est celle d'un cheval emballé, un tel fait constitue certainement un cas fortuit et si on veut, dans cette hypothèse, rechercher la faute précise du propriétaire on ôte toute application pratique au texte. Il vaut mieux dire que la loi présume simplement que le responsable est celui qui avait, ou aurait dû avoir l'animal sous sa garde, par application de la maxime : *ubi emolumentum, ibi onus*. (4)

56. •c) Enfin, M. Josserand fait remarquer que d'après l'art. 1384 l'on est responsable : « ...*non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui*

(1) Cass, 11 mars 1902, *Dalloz*, 1902.1.216 et *contra* : Grenoble, 21 mai 1898, *Dalloz*, 99.2.235.

(2) *Op. cit.*, t. II, n° 918.

(3) *Les Transports*, n° 889, note 2.

(4) Cour sup. just. Luxembourg, 15 décembre 1899, *Sirey*, 1901.4.20.

« *qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre et des choses que l'on a sous sa garde* » et, partant de ces quelques mots, il voudrait objectiver presque tous les accidents de transport. L'auteur fournit d'abord une raison comparative : « L'accident était-il survenu au cours d'un transport effectué par la voie de la traction animale ? L'art. 1385 permettait à la victime d'obtenir presque à coup sûr une indemnité ; le véhicule dommageable était-il actionné par un moteur inanimé ? Le voiturier pouvait envisager les événements avec sérénité... » Ceci nous paraît bien peu convaincant. D'abord M. Josserand lui-même reconnaît combien est rare l'accident de transport pouvant rentrer dans le cadre de l'art. 1385, tellement rare qu'aucune espèce judiciaire n'a pu être citée. Ensuite, quand même il existerait une différence de traitement entre les deux cas elle nous semblerait logique. L'animal, comme tout être vivant, est capricieux, changeant, sujet à toutes sortes de tares ou de maladies, le voyageur aussi bien que le voiturier ne peuvent ignorer ces risques inhérents à son emploi. Au contraire le moteur inanimé ne doit pas présenter d'aléas, l'accident supposera une faute de construction ou du conducteur, car nous n'avons affaire qu'à une matière inerte, incapable d'impulsion propre, et entièrement soumise à l'action du voiturier.

57. Jurisprudence. M. Josserand cite deux arrêts qui n'auraient pas hésité à recourir à l'art. 1384, alinéa 1 (responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde) pour donner satisfaction à des victimes d'accidents de transport causés par l'ouverture d'une portière en cours de route (1), ou par un tapis placé à l'entrée d'un wagon (2). Mais il nous semble qu'en analysant

(1) Paris, 9 nov. 1909, *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1910.2.150.

(2) Besançon, 15 déc. 1909, *Sirey* 1910.2.174.

ces deux décisions on trouve que l'idée de faute ne leur est point étrangère. D'après le premier de ces arrêts, un enfant étant tombé sur la voie en cours de route par la portière qui s'était ouverte d'elle-même, la Cour estime que la Compagnie de chemins de fer doit être déclarée responsable de l'accident par application de l'art. 1384, aux termes duquel on est responsable des choses placées sous sa garde. Mais il y avait eu au moins une négligence commise au départ, le défaut de vérification de la fermeture des portières.

Dans son arrêt du 15 décembre 1909, la Cour de Besançon confirmant, tant dans ses motifs que dans son dispositif, un jugement rendu par le Tribunal civil de Besançon le 12 août précédent, rend la Compagnie responsable de la chute d'un voyageur déterminée par la mauvaise disposition — dans un wagon dont la Compagnie avait la garde — du tapis en caoutchouc qui se trouvait relevé en bourrelet à l'entrée de ce wagon. Mais, ici encore, les décisions en première instance et en appel ont été inspirées par l'idée de faute. Avant la mise en route, les visiteurs avaient examiné trop rapidement les voitures pour noter la défectuosité du tapis à laquelle ils auraient dû remédier pour prévenir toute cause de chute.

M. Josserand reconnaît lui-même dans son *Traité*, au § 895, que la jurisprudence se maintient toujours sur le terrain traditionnel de l'imputabilité. Mais une évolution se poursuit en faveur des idées de M. Josserand et, depuis 1911, date de la dernière édition du *Traité des Transports*, d'autres arrêts intéressants sont intervenus. Le plus notable est celui rendu par la Cour d'appel de Pau le 13 janvier 1913 (1). Il s'agit d'un voyageur qui, le bras appuyé sur une fenêtre ouverte, a eu le coude

(1) *Bulletin annoté des chemins de fer*, L. Sarrut, 2^e livraison de 1915, p. 77.

broyé par la portière battante d'un train croiseur. La Compagnie objectait qu'aucune preuve de faute n'était établie à son encontre, la Cour déclare cette preuve inutile et rejette même l'offre de preuve du demandeur :

« Attendu que ce fait matériel (blessure au bras) doit être
 « tenu pour certain, et qu'il est indifférent de rechercher la
 « nature de l'objet ou corps dur qui a été la cause de l'acci-
 « dent... que la Compagnie elle-même ne méconnaît pas qu'il
 « est vraisemblable que la blessure reçue par L... fils a été,
 « suivant la prétention de la demanderesse causée par le choc
 « d'une portière battante et ouverte d'un wagon remorqué par
 « le train croiseur; attendu d'ailleurs que ni dans ses conclu-
 « sions, ni oralement, la V^{te} L... n'a, devant les premiers
 « juges, basé sa demande sur la présomption de faute édictée
 « à la charge du transporteur par les art. 1784 du Code Civil
 « et 103 du Code de commerce, ou sur un contrat obligeant
 « la Compagnie à transporter son fils sain et sauf à destination
 « et dont l'inexécution rendrait celle-ci, par application des
 « art. 1142, 1147 et 1315 C. civ combinés, passible de dom-
 « mages-intérêts : que son attitude devant la Cour Suprême est
 « la même que devant le Tribunal, et que le débat demeure par
 « conséquent limité à l'application de l'art. 1384 § 1^{er} dudit
 « Code... l'art. 1384 § 1^{er} déclare cependant qu'on est respon-
 « sable, non seulement du dommage que l'on cause par son
 « propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des
 « personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous
 « sa garde : qu'en s'exprimant ainsi le législateur a mis sur la
 « même ligne la responsabilité du fait d'autrui et la responsa-
 « bilité du fait des choses; que la première repose sur l'idée de
 « surveillance ou de direction et la seconde sur l'idée de garde;
 « que le caractère d'exception de cette double disposition peut

« s'expliquer par la considération que le plus souvent les
« personnes qui s'y trouvent indiquées auraient pu prévenir
« le dommage d'où la présomption qu'il en est toujours ainsi... »
Toutefois, après cette argumentation de principe, d'ailleurs
très fortement motivée, la Cour, prend bien soin de relever en
outre une faute à la charge de la Compagnie dont les agents
ont exercé une surveillance insuffisante, laissé battre la por-
tière cause de l'accident. On peut expliquer ceci par l'igno-
rance où était la Cour de Pau de la tendance actuelle de la
Cour de Cassation sur la question.

Nous n'avons retrouvé qu'un arrêt de la Cour de Cassation
du 30 mars 1897 (1) qui a refusé absolument de consacrer la
théorie nouvelle. La Cour déclare que l'accident dont la cause
reste inconnue, rentre dans la catégorie des cas fortuits qui ne
peuvent engager aucune responsabilité. « La cause de l'acci-
« dent n'ayant pu être déterminée et ne pouvant certainement
« être attribuée qu'à une de ces forces étrangères, irrésistibles,
« contre lesquelles les forces humaines sont impuissantes, elle
« rentre dans la catégorie des accidents fortuits déjouant toute
« prévision, tenant à l'imperfection des connaissances actuelles
« de l'homme sur les forces de la nature et ne pouvant engager
« aucune responsabilité. »

58. A l'étranger, la jurisprudence belge a écarté toute
innovation tendant à substituer la responsabilité du fait des
choses à l'idée de faute. La Cour de Cassation belge déclare,
dans un arrêt du 28 mars 1889 (2) : « L'art. 1384 suppose
« nécessairement l'existence d'une faute initiale dont il règle
« les conséquences. Ce principe domine tous les cas de respon-
« sabilités qui sont énumérés à l'art. 1384 : la responsabilité

(1) *Dalloz*, 97.1.140. *Sirey*, 98.1.65.

(2) *Sirey*, 90.4.17.

« découle, non pas de la qualité de propriétaire, mais de la « négligence ou de l'incurie qu'il a apportée. » On peut citer un arrêt encore plus net et longuement motivé de la Cour de Liège (1) : « Attendu que l'art. 1384 ne permet pas de réputer « responsable de plein droit du dommage causé par le fait de sa « chose le propriétaire de celle-ci ou celui qui en a la garde, « attendu que semblable principe eût constitué une innovation « législative contraire aux applications traditionnelles de l'ac- « tion aquilienne, et eût du par suite être formulée expressé- « ment... Que cependant les travaux préparatoires ne révè- « lent nulle part l'intention de les consacrer... la responsa- « bilité ne peut être encourue du chef d'une chose inanimée « que si la partie lésée établit que le préjudice qu'elle a éprouvé « provient de l'état d'imperfection ou de détérioration de cette « chose, ou, en général, d'un défaut quelconque de prévoyance « ou d'entretien imputable au propriétaire ou au gardien... « attendu que, le progrès industriel à la vérité, a augmenté « le nombre des accidents qui échappent aux prévisions « humaines; mais qu'il n'y a rien en cela qui doive altérer le « principe d'éternelle raison qui les régit : *Casus a nullo praes-* « *tantur* ».

59. Les textes. — L'idée de la responsabilité du propriétaire fondée uniquement sur la propriété, en dehors de toute faute, est absolument étrangère tant au droit romain qu'à notre ancien droit français. Les anciennes coutumes disent que : « les choses qui « n'ont vie » n'engendrent la responsabilité du propriétaire que par « le défaut de celui à qui les choses seraient » (2). Domat suppose toujours que le propriétaire a commis une faute en n'entretenant pas ou construisant mal;

(1) 5 et 12 nov. 1898; *Sirey*, 1900.4.15; *Dalloz*, 1900.2.295.

(2) Très ancienne coutume de Bretagne, art. 177.

il se cantonne étroitement sur le terrain de l'ancienne stipulation prétorienne *cautio damni infecti*. Notre ancien droit reconnaissait encore, pour les éboulements de bâtisses, le droit des voisins d'exiger la reconstruction comme au temps du Préteur, c'est l'art. 1386 du Code Civil qui innova en la matière, en réduisant l'action à une demande de dommages-intérêts.

Historiquement, la rédaction de l'art. 1386 avec ses deux parties s'appliquant, l'une aux choses en général, l'autre aux personnes, s'explique très simplement. Le projet primitif du Code Civil contenait un seul article à la place des deux articles 1384 et 1385 ; la première phrase énonçait le principe dont les alinéas suivants constituaient des applications distinctes. Dans le projet de l'An VIII, le législateur avait ainsi englobé dans une même disposition les personnes et les choses au point de vue des risques qu'elles peuvent faire courir à des tiers ; dans un cas comme dans l'autre, il voulait faire retomber la charge sur celui qui a la garde, la surveillance, de la chose ou de la personne et qui aurait commis une négligence engageant sa responsabilité. L'idée de faute nous paraît dominer entièrement les art. 1384 et 1385, on peut admettre seulement qu'elle est en partie étrangère à l'art. 1386. Le vice de construction d'un immeuble peut provenir, autant de la faute de l'architecte ou de l'entrepreneur, que de celle du propriétaire qui néanmoins est responsable à raison de sa seule qualité. Mais, à partir de là et admettre, comme M. Josserand, que le propriétaire d'une chose quelconque est garant des dommages qu'elle peut occasionner, c'est faire une bien large brèche à nos principes fondamentaux. Il existe d'ailleurs dans la rédaction même du Code un argument absolument décisif contre les idées nouvelles, cet argument est l'existence même des art. 1385 et 1386.

60. Si, en effet, la propriété d'une chose quelconque entraîne

de *plano* la charge des risques, pourquoi le législateur aurait-il pris la peine de rédiger ensuite deux articles spéciaux relatifs aux dommages causés par les animaux et les bâtiments? De plus, poursuivant l'argumentation, nous remarquons que l'art. 1384, alinéa 1^{er}, traite des dommages causés par les choses quelconques dans le sens le plus général, et, en admettant un instant la théorie nouvelle, met ces dommages invariablement à la charge du propriétaire. L'art. 1386, qui ne serait alors qu'une simple répétition, procède d'un point de vue analogue, bien que très souvent le propriétaire d'un immeuble n'en ait pas la garde. Au contraire, l'art. 1385 parle du responsable en termes beaucoup plus compréhensifs, puisqu'ils s'étendent à tous ceux qui *se servent* de l'animal. On comprend fort bien qu'il s'agit de la personne qui conduit ou guide un cheval, par exemple pris en location. Mais envisagé ainsi, et sûrement l'interprétation est bonne, l'art. 1385 est en contradiction absolue avec l'alinéa 1^{er} de l'art. 1384 et même avec l'art. 1386 : pourquoi le locataire d'un animal serait-il traité plus rigoureusement que le locataire d'un appartement?

61. En résumé, la théorie objective de M. Josserand (1), nous paraît absolument inconciliable avec les termes du Code Civil. Serait-il désirable qu'elle nous fut imposée par voie législative. Nous ne le pensons pas pour plusieurs raisons. D'abord l'exagération, l'extension indéfinie des responsabilités ne pourraient manquer de peser sur toutes les entreprises et de ralentir l'essor commercial. Le risque est la contre-partie des chances de gros gains indispensables pour entraîner l'industrie dans la voie du progrès. En particulier pour les trans-

(1) JOSSERAND, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Paris, 1897; et v. *contra* PLANIOL, *Responsabilité du fait des choses*, *Revue critique*, 1906, p. 80.

ports, leur sécurité est très importante, mais leur bon marché l'est aussi, et il faudrait prendre garde que l'accroissement exagéré des indemnités dues en cas d'accident ne revienne, pour servir quelques intérêts particuliers, à léser l'intérêt général. A l'heure où nous écrivons, le prix exagéré du fret du à l'état de guerre aboutit à élever le prix de bien des matières indispensables à la vie, notamment du charbon; gardons-nous d'adopter tout ce qui pourrait, d'une manière plus ou moins détournée, diminuer le bon marché et l'utilité des chemins de fer.

62. Nous avons cité les très rares arrêts qui ont semblé adopter la théorie de M. Jossierand. La jurisprudence se rattache toujours à cette idée que la responsabilité provient d'une faute imputable à la personne que l'on veut rendre responsable; qu'il n'y a pas de responsabilité concevable si la conduite du responsable, en accomplissant l'acte incriminé, est à l'abri de tout reproche. Mais la faute elle-même peut se présenter de deux façons : ou bien elle résulte du manquement à une obligation assumée dans un contrat, ou bien elle existe, en dehors de tout contrat, à raison d'un fait illicite commis au préjudice d'autrui; l'une, la faute contractuelle, est réglementée par le Code Civil dans les art. 1134 à 1136, 1149 à 1302. Les art. 1370 et suivants se rapportent au contraire à la faute délictuelle. D'après l'article 1370, il existe des obligations qui pèsent sur les individus en dehors de toute convention préalable, et les art. 1382 à 1386 développent cette idée en considérant comme des fautes toutes les atteintes portées aux droits d'autrui.

Cette circonstance, que le problème de la responsabilité est examiné par le législateur dans deux chapitres différents, a fait naître la question de savoir s'il n'existe qu'une seule catégorie des fautes qui, sous deux appellations différentes, seraient tou-

jours régies par les mêmes principes; ou si, à l'inverse, la notion de faute est double et obéit à des principes différents selon qu'elle provient de l'inexécution d'un contrat ou qu'elle résulte de l'inobservation d'un devoir social : la défense de léser autrui. Il est donc indispensable, après avoir rejeté la notion de risque comme base de la responsabilité des Compagnies d'examiner le problème de la dualité des fautes pour rechercher, au cas où il y aurait réellement deux espèces de fautes, quelle est la nature de celle qui influe sur la responsabilité du transporteur et la caractérise.

En l'absence de textes spéciaux, les seules sources intéressantes pour nous sont la doctrine et la jurisprudence, cette dernière attachée avec persévérance au système de la dualité des fautes. Nous allons donc, avant d'aborder la question générale, examiner d'une façon détaillée les solutions adoptées par la jurisprudence pour la responsabilité des accidents de transport, solutions qui, nous l'avons dit, ont varié, passant de la responsabilité délictuelle à la responsabilité contractuelle, et ce sera l'objet de nos deux prochains chapitres.

Toutefois, avant de clore celui-ci, sortons pour un instant de notre pays pour nous transporter dans ceux qui ont basé sur l'idée de risque créé la responsabilité du voiturier. Enfin, bien que la législation anglaise se réfère à la thèse délictuelle, nous exposerons brièvement la coutume britannique des assurances de transport, dont la place nous paraît marquée dans ce chapitre.

63. Législations étrangères. — Il nous faut reconnaître qu'à l'étranger plusieurs pays ont adopté des législations réglant conformément à la théorie objective, les rapports entre le voiturier et le voyageur victime d'un accident. Les pays qui ont débuté dans cette voie sont les pays germaniques, et en parti-

culier l'Autriche-Hongrie. Après les avoir rapidement passés en revue, nous dirons un mot des assurances anglaises de transport qui semblent une excellente solution du problème.

64. Autriche-Hongrie. — Il y a deux lois importantes à citer, la loi autrichienne et la loi hongroise, chacune de ces parties de l'Empire ayant conservé son autonomie législative. Ces deux lois sont spéciales à la matière des chemins de fer; elles édictent la responsabilité de plein droit des Compagnies en ne leur permettant de s'exonérer, que par la preuve d'un cas de force majeure, ou d'une faute du voyageur ne se juxtaposant pas à une faute du transporteur.

D'après la loi autrichienne du 5 mars 1867 (1), art. 1 et 2 :
« En cas de blessure ou de mort d'un homme, survenues dans
« l'exploitation d'un chemin de fer mû par la vapeur, il y a
« présomption que l'accident est arrivé par la faute de l'entre-
« prise. L'entreprise ne sera exonérée qu'au cas où elle prou-
« verait que l'accident est arrivé par un cas inévitable (force
« majeure), ou par le fait inévitable d'un tiers de la faute
« duquel elle n'est pas responsable, ou par la seule faute de la
« victime elle-même. »

La loi hongroise du 7 juillet 1874 dispose presque identiquement (2) : « En cas de mort ou de blessure du voyageur,
« la Compagnie de chemin de fer, alors même que sa ligne
« n'est pas livrée à l'exploitation, est responsable de plein
« droit, à moins qu'elle ne prouve que la mort ou les blessures
« n'aient été causées par une force majeure ou par le fait d'un
« tiers qu'elle ne pouvait pas empêcher, ou par la faute du
« défunt ou du blessé lui-même. »

(1) EXNER, *La notion de la force majeure*, p. 27.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1875, p. 309, notice de M. HORN.

On remarque une petite différence entre les deux lois citées. La loi autrichienne admet que la Compagnie est responsable de plein droit envers toute personne lésée par le fait de son exploitation, tandis que la loi hongroise semblerait s'appliquer aux seuls voyageurs. Nous croyons que la différence est seulement apparente, la loi hongroise, comme la loi autrichienne procède de l'idée de risque créé et, par suite, ne doit tenir aucun compte du fait que la victime aurait ou non contracté avec le propriétaire de l'agent responsable.

65. Allemagne. — La loi d'empire du 7 juin 1871 (1) a complété et modernisé une loi prussienne, du 3 novembre 1838, qui mettait déjà à la charge des Compagnies tout dommage arrivé aux voyageurs pendant le transport (2). L'art. 1 de la loi allemande du 7 juin 1871 est ainsi conçu : « Lorsque, dans
« une exploitation de chemin de fer, une personne est tuée ou
« blessée, l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer
« le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que l'accident
« a été causé par la force majeure ou par la propre faute de la
« personne tuée ou blessée ». Nous pouvons citer, comme plus explicite encore, une décision du tribunal d'Empire du 22 juin 1899 (3), appliquant la disposition précitée à un accident causé par la nature dangereuse de l'entreprise elle-même. Le jugement déclare que ces sortes d'accidents ne doivent pas être ramenés à une notion de force majeure; la loi, pour réglementer le danger causé en soi par le chemin de fer sans apparition d'aucune faute, a aggravé la responsabilité de l'entrepreneur, l'a étendue aux suites dommageables de

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1872, Notice de M. LYON-CAEN, Cf. ENDEMANN, *Das recht der Eisenbahnen*, § 135, p. 698.

(2) EXNER, *op. cit.*, p. 26.

(3) *Annales de droit commercial*, 1900, pp. 325 et 326.

tous les accidents déterminés par l'exploitation et par ses risques propres.

Cette décision montre encore plus clairement comment a été objectivée, en Allemagne, la responsabilité incombant aux Compagnies de chemins de fer.

66. Suisse. — La loi fédérale suisse du 1^{er} juillet 1875 sur les responsabilités de toutes natures incombant aux entrepreneurs de chemins de fer et de bateaux à vapeur se rattache encore aux mêmes principes. Il n'y a pas lieu de nous en étonner car l'administration des chemins de fer suisses, administration d'Etat également, a été calquée sur l'administration germanique. La loi suisse dispose (1) : « Toute entreprise de
« ce genre est responsable, pour le dommage résultant des
« accidents survenus dans l'exploitation et ayant entraîné
« mort d'homme ou lésion corporelle, à moins que l'entreprise
« ne prouve que l'accident est dû, soit à la force majeure, soit
« à la négligence ou à la faute des voyageurs ou d'autres
« personnes non employées par le transporteur, sans qu'il y ait
« faute imputable à l'entreprise, ou enfin à moins que l'acci-
« dent ait été causé par la faute de celui-là même qui a été
« tué ou blessé. » Cette loi a été confirmée et modifiée sur des points de détail à deux reprises différentes. D'abord par l'art. 58 de la loi fédérale du 28 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur (2), puis par la loi fédérale du 28 mars 1905 sur le même objet (3).

M. Alfred Martin (4), après un examen détaillé, conclut que la responsabilité du transporteur est basée uniquement sur

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 739.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1894, p. 475.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1906, p. 352.

(4) *Etude des lois fédérales sur la responsabilité civile*, pp. 30 et suiv.

le caractère dangereux présenté par l'entreprise. C'est bien là encore l'application de la notion du risque créé, opposée à notre responsabilité délictuelle ou contractuelle.

67. Danemark. — La loi danoise du 26 mars 1898, sur la réparation des dommages causés par l'exploitation des chemins de fer, met également à la charge des compagnies la généralité des accidents, c'est-à-dire tous ceux qui ne sont pas inévitables. Citons le texte de l'art. 1^{er} : « La réparation des
« dommages aux personnes, causés par le voyage sur les
« chemins de fer de l'Etat ou un usage quelconque de leur
« matériel d'exploitation, tant aux voyageurs qu'à toutes
« personnes autres que les employés au chemin de fer de
« l'Etat, soumis en cette qualité à des règles particulières
« d'indemnité, est à la charge de l'exploitation, à moins qu'il
« ne soit établi que la victime a causé elle-même le dommage,
« intentionnellement ou par inadvertance, ou que ce dommage
« ne pouvait être évité, malgré tout le soin et l'attention que
« l'exploitation des chemins de fer impose à l'administration
« et aux employés, aussi bien en ce qui touche le mode d'ex-
« ploitation qu'en ce qui concerne le matériel. » (1)

Cette loi est très intéressante et rédigée d'une manière particulièrement précise. Nous remarquons qu'elle ne fait aucune différence entre les accidents survenus aux voyageurs ou à des tiers; dans les deux cas la charge des risques pèse de plein droit sur le transporteur dont les engins ont causé le dommage, et il ne peut s'exonérer qu'en prouvant la force majeure ou la faute de la victime.

L'art. 6 de la même loi étend à toutes les entreprises danoises de chemins de fer le régime instauré par l'art. 1^{er} :

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1899, p. 581.

« Les dispositions ci-dessus trouveront une application correspondante aux chemins de fer privés, qui seront à cet égard assimilés aux chemins de fer de l'Etat. Il en sera de même des chemins de fer déjà concédés. » (1)

68. Assurances anglaises de transport. — En regard des législations que nous venons de passer en revue brièvement, la loi anglaise et les règlements des compagnies sont très sévères sur le principe et le quantum des indemnités en cas d'accidents (2). Aussi les entreprises d'assurances ont-elles intelligemment profité de la situation, en offrant à tous les voyageurs un moyen simple et pratique de se couvrir contre tous les risques.

Les Compagnies d'assurances anglaises contre les accidents opèrent de deux manières, soit par la vente au public dans toutes les gares de tickets d'assurance, valables pour un seul voyage, et distribués par des appareils automatiques, soit par des polices annuelles renouvelables par tacite reconduction.

L'assurance par billets est généralement peu usitée aujourd'hui après avoir connu une période de vogue. On peut cependant citer la Railways Passengers Insurance Cie, qui existe à Londres depuis 1849, et continue à réaliser de beaux bénéfices sur la vente des tickets d'assurances. Leur prix, très minime, est fixé pour beaucoup de personnes à 1 d. pour 1.000 £, mais il varie avec la classe du billet de chemin de fer. Ainsi, entre Douvres ou Folkestone et Londres, le ticket donnant droit à une indemnité de 1.000 £ en cas de mort ou d'invalidité permanente et totale coûte 1 d. en 3^e classe, 2 d. en 2^e classe et 3 d. en 1^{re} classe. Le prix augmente avec la distance et les risques présumés, ainsi les tickets d'assurances pour l'Irlande

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1899, p. 581.

(2) V. chap. III et chap. X.

comprenant la traversée et les transbordements atteignent 2/6 s. pour 1.000 £.

Ces tickets sont délivrés par la seule Compagnie d'assurances, toutefois ils sont vendus par les receveurs du chemin de fer qui touchent 15 % de la vente, ceci avec, bien entendu, l'assentiment des Compagnies exploitantes.

69. Un notaire de la banlieue parisienne a fait, en 1909, une tentative intéressante pour acclimater ce système en France. La société, qui avait reçu le nom de « Viaticum Tickett », voulait installer dans toutes les gares des distributeurs automatiques délivrant pour 0,10 un billet d'assurances, valable 24 heures contre les risques d'accident en chemin de fer, métro, tramway et même contre les dangers de la circulation des piétons dans le périmètre des villes. Les primes prévues par le « Viaticum Tickett » étaient de 1.000 francs pour accident mortel, 500 francs pour fracture d'un bras, 2.000 fr. pour les 2 bras, 500 francs pour une jambe..., avec garantie strictement limitée aux cas énumérés. La société fondait ses prévisions sur les statistiques de 1897 à 1906 desquelles il résulte que, pendant ces 10 années, 4.510.500 milliers de voyageurs ont emprunté nos chemins de fer et que, sur ce nombre énorme, il y a eu en tout 157 tués et 2.907 blessés... Malheureusement, cette intéressante tentative n'est jamais sortie du domaine des spéculations théoriques.

70. Le système d'assurances actuellement en pratique en Angleterre, et ce d'une manière très générale, est celui des polices annuelles. Leur coût varie avec la nature du risque couvert et le nombre plus ou moins grand des lésions possibles prévues par la police.

Par exemple, une police annuelle donnant droit à 1.000 £ en cas de perte de la vie, de deux membres, des deux yeux ou

d'un œil et un membre, et à de moindres indemnités en d'autres cas, coûte de 3 à 5 £. Pour 3 £ on est couvert contre tous risques de circulation en chemins de fer, tramways ou bateaux à vapeur en Europe pendant 1 an, et pour 5 £ la garantie s'étend aux accidents d'automobiles ou survenus sur d'autres continents.

Le prix relativement élevé de ces polices annuelles, prouve que les théories basées sur l'idée de risque aboutissent à mettre à la charge des entreprises de transport un fardeau qui est loin d'être négligeable.

Il existe aux Etats-Unis des assurances analogues, mais là encore, le ticket d'assurances est tombé en désuétude et même les polices d'abonnement y sont assez peu usitées.

CHAPITRE III

Nature juridique de la Responsabilité du Transporteur Théorie Délictuelle

SECTION I

LACUNE DANS NOS LOIS

71. Nous venons de voir que certains pays étrangers ont édicté des lois d'ensemble relatives aux transports par chemins de fer ; réglant en particulier les conflits qui peuvent surgir à l'occasion des accidents. Il n'en est pas de même en France, surtout en ce qui concerne les voyageurs ; nous n'avons d'autre grande loi relative aux transports par fer que celle du 22 juillet 1845, qui traite seulement des conditions générales d'exploitation, et des mesures de sécurité nécessitées par l'avènement des chemins de fer.

Notre législation des transports est essentiellement fragmentaire et, en ce qui concerne les questions de responsabilité, contenue à la fois dans le Code Civil et le Code de Commerce.

72. Le Code Civil dans le Titre huitième, traitant du contrat de louage, consacre une section de cinq articles (1782 à 1787), aux voituriers par terre et par eau. L'art. 1782 assimile les voituriers aux aubergistes en ce qui concerne les choses qui leur sont confiées, et renvoie aux règles du « *Dépôt et du Séquestre* » (art. 1952 et suiv.). Cette disposition, qui assimile

au dépôt nécessaire la remise de la marchandise au voiturier, ne peut s'appliquer qu'aux choses et aux animaux, étant donnés les termes mêmes du texte : « *pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées* ». L'art. 1784 parle d'une manière plus générale de la responsabilité des transporteurs : « *Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure.* » Là encore les termes du texte sont absolument limitatifs et entièrement inapplicables au transport des personnes. Le mot « *choses* » employé par le texte, a dans nos lois et dans le Code un sens très net, il désigne tout ce qui peut être l'objet d'un droit réel et en particulier du plus fort de tous : la propriété. Une chose juridique peut être un animal domestique, mais, en aucun cas, ce mot ne peut désigner une personne. Les textes précités du Code Civil ne s'appliquent donc absolument qu'au transport des marchandises.

73. Le Code de Commerce, dans son livre I, titre sixième, consacre une section de six articles aux commissionnaires de transports (art. 96 à 102), et une section de six articles à la responsabilité du voiturier. Ces douze articles ont été plusieurs fois remaniés et modifiés depuis leur rédaction, ils ne renferment pas un paragraphe qui puisse se vir à trancher la situation juridique où se trouvent le voiturier et le voyageur après un accident. Et, comme aucune loi spéciale à la matière n'est venue combler cette lacune, la nature de la responsabilité du transporteur de personnes a été très vivement controversée.

La première question que se pose l'interprète est de savoir, si les règles légales applicables au transport des marchandises, sont susceptibles d'application à l'égard des accidents de personnes. La loi ne parle que de choses, d'objets, mais il pourrait

se faire que les mêmes principes soient susceptibles d'extension à toute la responsabilité des transporteurs. Le meilleur moyen de discuter ce point est de revenir sur les brèves définitions du contrat de transport données dans le Chapitre I, en approfondissant les différences entre le transport des biens et celui des personnes.

SECTION II

LES DEUX ASPECTS DU CONTRAT DE TRANSPORT

74. En ce qui concerne la responsabilité des pertes ou avaries des marchandises, le texte fondamental est l'art. 1784 du Code Civil; il est si important, que toutes les autres règles légales de nos deux codes semblent en être de simples conséquences, ou régler des points de détail.

L'art. 1784 du C. Civ. oblige le voiturier à prouver sa libération et l'assimile au dépositaire d'un corps certain. Cet article constitue certainement un texte d'exception ont dit certains auteurs(1); ce n'est pas notre avis, l'art. 1784 du C. Civ. se borne à appliquer à la matière spéciale du transport des choses les principes généraux posés par l'art. 1315 (2).

Le voiturier a reçu un corps certain dans le lieu A qu'il doit restituer dans le lieu B, l'expéditeur, par son titre, récépissé ou lettre de voiture, peut établir à chaque instant que l'objet a bien été remis au transporteur; ce dernier en est débiteur jusqu'à ce qu'il puisse fournir une preuve de libération, un reçu du destinataire par exemple. Le contrat de transport

(1) Conclusions de M. l'Avocat général Feuilleux, Cass. Req., 14 déc. 1903; *Gaz. Trib.*, 28 avril 1904.

(2) Cf. Conclusions de M. le Procureur général Sarrut sous Cassation civ., 27 janvier 1913, *Dalloz*, 1913.1.253, et au chapitre IV *infra*, l'examen de ces conclusions.

des marchandises comporte donc bien un dépôt : la chose est confiée au voiturier qui doit la conserver et la rendre sans pouvoir en user. Mais l'opération ne comporte pas seulement un dépôt, il y a certainement aussi louage de services, les employés du transporteur qui procèdent à l'expédition, au chargement, déchargement et livraison des colis accomplissent un certain travail moyennant salaire. Ces salaires rentrent dans les frais qui doivent être payés avec les recettes.

Ce n'est pas tout, dans le cas de plusieurs voituriers coopérant au transport, les voituriers successifs reçoivent mandat de parachever le contrat, de continuer le transport ou d'effectuer la livraison.

Enfin, le voiturier n'est pas, dans la plupart des cas, libre d'accepter ou de refuser la marchandise, ni de changer ses tarifs homologués par l'autorité exécutive. Le contrat de transport comporte donc aussi certains éléments empruntés au droit public, au droit administratif, qui en modifient profondément la nature.

75. En présence de cette complication, on comprend que les auteurs soient divisés sur la nature du contrat de transport. L'idée qui paraît la plus juste est d'assimiler le contrat de transport au contrat d'entreprise (1), et en effet, le voiturier est bien, dans presque tous les cas, un entrepreneur de transports. Nous préférons ne pas nous prononcer, il suffit de définir et apercevoir les contrats élémentaires dont l'ensemble constitue l'opération; ce qui est important, c'est de bien comprendre et retenir les situations juridiques des parties contractantes. Mais il ne nous semble pas nécessaire de rattacher le contrat de transport des marchandises à une famille nom-

(1) JOSSERAND, *op. cil.*, § 365; PLANIOL, *op. cil.*, t. II, n° 1901.

mée dans le Code Civil, le contrat de transport est un contrat innommé, d'où résulteront des situations juridiques spéciales. Pourtant, on voit par ce que nous avons dit que le dépôt est le premier acte nécessaire de sa formation et que, par suite, la simple application des principes généraux conduit à appliquer au transport des marchandises les règles posées par les art. 1782 et 1784 du C. Civil.

76. Tout différent est l'aspect du contrat de transport des voyageurs. La personne humaine ne saurait à aucun degré être l'objet d'un dépôt, et d'ailleurs le voyageur ne s'en remet pas entièrement au voiturier du soin de le transporter à destination; son libre arbitre s'exerce à diverses reprises, d'abord au moment de la prise du billet en choisissant sa classe, puis, quand il monte en voiture, il prend une place déterminée au milieu de toutes celles auxquelles il a droit.

L'initiative du voyageur peut à chaque instant contrarier les mouvements nécessaires du transporteur, il est tenu d'une véritable obligation de faire à laquelle il peut contrevenir par action ou par abstention et provoquer l'accident. Le voyageur ne peut donc, en aucun cas, être l'objet d'un dépôt comme le constatent unanimement la doctrine et la jurisprudence. La Cour de Paris déclare : « L'homme ne peut pas faire l'objet « d'un contrat de dépôt; il est le sujet de droits, il n'en est pas « l'objet. » (1).

La chose est confiée au voiturier, il en a la garde et doit veiller à sa conservation, au contraire, observe M. Guillaud (2) : « Le contrat de transport des voyageurs ne donne « point au voiturier la garde des voyageurs qu'il transporte. « Le voyageur est libre de continuer son voyage jusqu'à l'en-

(1) 14 janvier 1903, *Gaz. des Trib.*, 6 mars 1903.

(2) *Traité du Louage*, t. II, n° 765, p. 335.

« droit convenu, ou de s'arrêter à la première station : il est
« libre de se conformer aux règlements de la Compagnie qui le
« transporte, ou de commettre des imprudences, en un mot, il
« est son propre gardien. »

77. L'idée de dépôt étant écartée, la généralité des auteurs et, en particulier M. Josserand (1), admettent que le transport des voyageurs est un contrat d'entreprise. Cette idée renferme certainement la vérité car il y a peu de contrats aussi compréhensifs que l'entreprise commerciale; mais de ce que le transport des personnes constitue une entreprise, il ne s'ensuit pas une définition plus précise de l'opération. Il vaut donc mieux chercher à la décomposer en d'autres éléments.

Le colis est remis au voiturier qui le case à sa guise dans les fourgons, et n'a pas à rendre compte de la manière dont il le place, pourvu qu'il le rende en bon état. Au contraire, le voyageur se choisit une place déterminée, souvent louée à l'avance. Dans tous les cas, quand une personne s'est assise sur une banquette et y a déposé ses affaires, elle a un droit certain de conserver sa place jusqu'à ce qu'elle soit arrivée à destination; les agents du train ont même un rôle de police et de surveillance à cet égard (2).

78. Certains auteurs (3) sont partis de là pour assimiler le contrat de transport des personnes à un louage. En effet, la marche des convois ne dépend pas de l'affluence des voyageurs; la compagnie est forcée bien souvent de mettre en marche des trains presque vides et, pour un nombre important de trains rapides, elle n'est pas tenue d'accepter tous les voyageurs. On peut donc concevoir que chaque wagon com-

(1) *Op. cit.*, § 817.

(2) JOSSERAND, *op. cit.* § 841.

(3) LYON-CAEN et RENAULT, AUBRY et RAULT, VANSTEENBERGHE, FÉOLDE.

porte un certain nombre de places à louer, qui seront ou non occupées par des locataires, ayant acheté le droit d'y séjourner pendant la durée du trajet. Malheureusement, en poussant cette idée à fond, on en déduit des conséquences inacceptables qui suffiraient, à elles seules, à la faire rejeter. C'est ainsi que M. Féolde est conduit à considérer les voyageurs comme locataires, outre leur place, du matériel roulant, des gares, voies, etc... Il vaut mieux nous borner à dire que tout se passe comme si le voyageur était locataire de sa place sans assimiler le contrat de transport à un louage. C'est ainsi que s'est exprimé le Tribunal du Blanc (1) en basant sur l'art. 1719 du Code civil le droit pour le voyageur à jouir paisiblement de la place retenue.

79. Le billet, d'autre part, joue dans le transport des personnes un rôle extrêmement important. C'est grâce à lui que le voyageur peut pénétrer sur les quais et prouver à chaque instant qu'il a payé le prix de sa place. On a même pu aller jusqu'à considérer le contrat de transport comme l'achat d'un billet. Ce point de vue, manifestement exagéré, renferme pourtant une part de vérité; le contrat de transport comporte comme premier acte de sa conclusion, la vente d'un billet, instrument de preuve indispensable au voyageur, pour pénétrer dans l'enceinte du chemin de fer et garder sa place jusqu'à destination. Dans les transports par tramways, et en général dans tous les modes de transport en commun, nous retrouvons l'usage du billet ou ticket, qui est au contraire écarté dans les modes de transport individuels, comme par exemple les autos-taxis.

(1) FÉOLDE, *Transport des voyageurs et des marchandises par chemin de fer en droit français*, p. 275.

(2) 22 janv. 1895, *Dalloz*, 1897.1.38.

80. Tous les modes des transport des personnes comportent aussi un louage de services et, en outre, tous ceux qui constituent une entreprise commerciale sont réglementés par l'autorité exécutive. Même les cochers de place, dans toutes les villes, ont un tarif obligatoire fixé par la municipalité et sont contraints d'accepter à ce tarif n'importe quel client (1). Le contrat de transport des personnes comporte donc, comme celui des marchandises, des éléments empruntés au droit administratif. L'autorité y intervient, non seulement pour fixer les tarifs, mais surtout pour assurer la sécurité dans les transports en commun. Les Compagnies de chemins de fer, en particulier, sont soumises à un contrôle spécial et très étroit dont la vigilance doit s'étendre tant aux gares, voies, véhicules qu'aux méthodes mêmes de l'exploitation.

Ces prescriptions réglementaires étroites ont joué un rôle juridique important, la jurisprudence y a vu des obligations pour le voiturier dont l'inexécution est certainement une faute à l'égard des voyageurs. On considère ces précautions comme dues à chaque client de la Compagnie de chemins de fer ou de tramway; par suite, leur absence constitue pour le transporteur, un manquement aux obligations du contrat. Car pendant longtemps, jusqu'en 1913, c'est l'idée de faute qui a dominé la question de la responsabilité des accidents. On considérait l'accident comme un fait nouveau, étranger au contrat, créant entre le voiturier et la victime une situation juridique spéciale, régie uniquement par le droit commun quasi-délictuel.

(1) On dit souvent dans bien des villes de province, surtout fréquentées par des étrangers, que les cochers « n'ont pas de prix », cela tient à l'insuffisance ou à la partialité de la police locale. Cette réglementation est tellement ancienne qu'en la retrouve déjà dans Merlin, au mot voiture.

Dès longtemps, des opinions contraires se sont fait jour dans la doctrine et dans certaines législations étrangères : on assimilait les personnes aux marchandises en leur appliquant les art. 1784 et 1147 du C. civ. L'accident, au lieu d'être un événement étranger, est considéré comme prévu lors de la conclusion du contrat ; le voiturier est supposé prendre l'engagement de conduire le voyageur sain et sauf à destination et, sauf preuve contraire de sa part, il est en faute dès l'instant de l'accident qui entraîne l'inexécution d'une obligation contenue dans le contrat.

Au début du xix^e siècle (1), la responsabilité du transporteur a été considérée unanimement comme délictuelle et cette idée, controversée en doctrine s'est maintenue en jurisprudence jusqu'en 1913. Nous allons examiner les arguments fournis à l'appui de la thèse délictuelle, d'abord par la doctrine, puis par la jurisprudence.

SECTION III

LA DOCTRINE

81. M. Thaller fait remarquer les grandes différences qui séparent les deux applications du contrat de transport aux voyageurs ou aux marchandises, et par suite la difficulté d'appliquer aux accidents de personnes l'art. 1784 du Code civil : « Sur le colis, matière passive et sans résistance, le « transporteur exerce une maîtrise ; s'il périt, c'est pour avoir « été l'objet d'une absence de garde ou d'une manutention « défectueuse, sauf preuve du contraire. Le voyageur, au con- « traire, qui est un être responsable, a pu contrarier l'action

(1) V. *Code des Mâtres de Postes*, par LANOË, Paris, 1824, etc... ; et *supra* p. 13.

« du voiturier par sa propre imprudence ou par sa volonté.
« Dans le doute, il n'y a pas plus de raisons de réputer en
« faute l'un que l'autre. » (1)

M. Sarrut (2), pourtant opposé à la théorie délictuelle, est d'avis qu'aucun argument, ni *a fortiori*, ni *a contrario*, ni *a simili* n'est valable pour appliquer au transport des voyageurs l'art. 1784 du Code civil.

M. l'avocat général Feuilleux (3) considère le contrat de transport comme un mode particulier du louage d'ouvrage ou d'industrie pour lequel le législateur n'a pas jugé à propos de modifier les règles ordinaires de la preuve et les principes de la responsabilité : « Que faut-il en conclure? c'est que si,
« pour une des trois sortes du louage d'ouvrage ou d'industrie
« qui font l'objet du Chapitre III du Livre 8 du Code civil,
« nous y découvrons une exception particulière, cette excep-
« tion ne pourra pas être étendue au cas expressément prévu
« à ceux qui ne l'ont pas été... la loi renverse la règle de la
« preuve et impose au voiturier, considéré comme débiteur
« d'un corps certain, l'obligation de prouver sa libération; il
« sera donc responsable à moins qu'il ne prouve le cas fortuit
« ou la force majeure. Mais cette exception, soit qu'on appli-
« que l'art. 1784, soit qu'on invoque par analogie l'art. 1302
« relatif à la perte de la chose due, ne doit point être étendue
« à des cas pour lesquels elle n'a point été expressément
« écrite; or les termes mêmes de l'art. 1784 suffisent à démon-
« trer qu'il est spécial au transport des choses. » Nous pouvons
ajouter que les rédacteurs du Code, ayant parlé seulement des choses, n'ont pu avoir l'idée d'appliquer aux personnes

(1) *Traité élémentaire de Droit commercial*, 3^e éd., n° 1185, pp. 590 et 591.

(2) Note au *Dalloz* sous Cassation, 27 janvier 1913, *Dalloz*, 1913.1.251.

(3) *Gaz. Trib.*, 28 avril 1904 sous Cass. Req., 14 déc. 1903.

l'art. 1784. Aucune interprétation extensive n'est admissible contre la pensée certaine des rédacteurs de la loi.

82. M. Lyon-Caen, tout au contraire, s'exprime ainsi : « L'art. 1784 s'applique *a fortiori* au transport des personnes ; « la protection due à celles-ci ne peut être moindre que celle « qu'on accorde aux marchandises. » (1) MM. Lyon-Caen et Renault appliquaient donc la théorie contractuelle de la responsabilité du voiturier, non seulement aux marchandises, mais aux voyageurs. Et pourtant, les différences entre ces deux sortes de transport s'expliquent aisément : « Que l'on « considère, écrit M. Vansteenberghé (2), d'une part les « marchandises, objets inanimés, de l'autre, les voyageurs « capables d'agir et responsables de leurs agissements, on sera « bien vite convaincu que les situations ne sont pas identiques « et ne peuvent donc pas être régies par les mêmes principes. » L'art. 1784, comme nous l'avons dit, se réfère aux principes juridiques du dépôt ; il n'est qu'une conséquence du principe général qui veut que le voiturier soit tenu, ainsi que tout autre dépositaire d'un corps certain, de rendre en bon état la chose qui lui a été confiée, à moins qu'il ne justifie de l'extinction de son obligation (3).

La règle reproduite par l'art. 1784 est donc l'application des art. 1952 et suivants au dépôt nécessaire de la chose transportée par le voiturier (4). Or, « l'homme ne peut pas faire l'objet « d'un contrat de dépôt ; il est le sujet de droits il n'en est pas « l'objet (5) »

(1) *Revue critique*, 1886, p. 360 et en collaboration avec M. RENAULT, *Traité de Droit commercial*, t. III, p. 500.

(2) *Op. cit.*, p. 133.

(3) Cour d'Appel de Douai, 1890, p. 99.

(4) DE LA GORCE, *Du transport des voyageurs par chemins de fer*, Thèse, Paris, 1895, pp. 227 à 231.

(5) Cour de Paris, 5^e Chambre, 14 janv. 1903, *Gaz. Trib.*, 6 mars 1903.

83. Cependant les voyageurs s'étant confiés à la garde du voiturier, ne sont-ils pas fondés à attendre de sa part une protection contre les dangers multiples qui les menacent? Les partisans de la responsabilité délictuelle répondent qu'à la différence des marchandises, le voyageur est doué d'initiative et peut de son plein gré, arrêter, retarder ou prolonger le transport. Et M. Guillouard (1) après avoir expliqué que les voyageurs ne peuvent constituer l'élément d'un dépôt ajoute : « donc les voituriers ne peuvent pas être rendus responsables, « *a priori*, des accidents qui sont advenus aux voyageurs. »

En sens opposé, comme exemple du rapprochement que fait la théorie contractuelle entre le voyageur transporté et le colis voituré, citons un passage de M. Sourdat (2) : « Quand à « la personne transportée, elle se remet aux mains et à la garde « du transporteur dans des conditions tout à fait semblables « à celles de tout autre corps certain. Le voyageur n'a aucune « action sur la marche du convoi, sa direction, sa vitesse, sa « correspondance avec d'autres trains marchant dans le même « sens ou en sens contraire; il doit obéir à toutes les prescrip- « tions de la Compagnie ayant pour objet la police du convoi, « dès qu'elles sont conformes au règlement. Il est donc placé « dans la dépendance de l'entrepreneur; il lui est confié au « même titre qu'un objet quelconque, que toutes espèces de « choses constituant le trafic : en réalité, il voyage de la même « manière que les marchandises, avec cette seule différence « qu'il peut quelquefois commettre une faute, une imprudence, « s'exposer lui-même au danger, comme il peut aussi l'éviter « dans certains cas, et procéder à son propre sauvetage, un « accident étant survenu. »

(1) *Traité général de la responsabilité*, 4^e éd., t. II, p. 284.

(2) *Traité du louage*, t. 161, § 765, p. 35.

84. Mais on a répondu, avec raison, que cette assimilation entre le voyageur et les marchandises est inadmissible, car il reste, pendant le transport, un être animé et raisonnable, capable d'initiative; il a un libre arbitre et une volonté. Il est bien, dans une certaine mesure, confié à la Compagnie pour être transporté; et il ne peut, sans doute, exercer une direction sur le convoi qui l'emporte. « Mais, s'il ne peut plus, « par lui seul, prendre les précautions qui le prémuniront « contre les accidents, l'État les a prises pour lui, en se substituant, au nom des intérêts généraux qu'il représente, aux « intérêts particuliers de chacun des voyageurs. Dans le « wagon en marche comme sur les quais d'embarquement de « toute nature, le voyageur peut se conformer aux règlements « ou y contrevenir; tenir compte, ou non, des recommandations qui lui sont faites dans l'intérêt même de sa sécurité, « agir avec prudence ou témérité dans ses mouvements, « modifier à ses risques et périls et, sans aucune faute du « transporteur, les conditions originaires du contrat. » (1) En un mot, la marchandise échappe à la direction de l'expéditeur qui la perd de vue, tandis que le voyageur conserve son libre arbitre et, dans une certaine mesure, la responsabilité de sa propre conservation : « La prétendue sécurité pour « l'homme est celle qu'il se doit à lui-même, et ce n'est que « lorsque celle-ci n'a pas suffi et a été déjouée par les événements qu'il y a lieu de rechercher si l'accident n'est pas « imputable à autrui (2) ». M. Le Roy (3) fait également remarquer que si les choses sont entièrement à la merci du voiturier

(1) LE COURTOIS, note au *Sirey*, 89.2.161.

(2) Conclusions de M. le Procureur général devant la Cour de Cassation belge, 3 oct. 1893, *Sirey*, 1894.4.7.

(3) *Du contrat de transport des passagers par mer*, Thèse, Paris, 1902, n° 28 p. 40.

depuis le dépôt à la gare de départ jusqu'à la livraison, les voyageurs peuvent, en certains cas, pallier des fautes du voiturier et éviter des accidents, ils peuvent aussi raconter ce qu'ils ont vu et donner, pour la genèse du fait dommageable, des témoignages qui manquent absolument en cas d'avarie à des marchandises. Et M. Le Roy nous fournit une excellente discussion au sujet de l'extension aux voyageurs de l'art. 1784 C. civ. « ...Aux auteurs qui verraient dans cet article une « présomption de faute pesant sur le voiturier, nous répondrions que, les présomptions légales étant de stricte interprétation, rien n'autorise à étendre celle-ci en dehors du cas « expressément prévu par le texte qui l'édicte. Aux auteurs qui « verraient dans cet article l'application du droit commun « de l'art. 1302, sur la preuve de la libération, nous répondrions « qu'en réglementant la perte de la chose due dans les obligations de corps certains, ce dernier article exclut lui-même, de sa sphère d'influence, le voyageur qui n'est « ni une chose ni un corps certain, le transport des personnes « qui n'est nullement un dépôt ayant pour objet un corps « certain. »

85. Dans les deux hypothèses envisagées, le transport des personnes échappe à l'application de l'art. 1784 pour rester soumis au droit commun de la responsabilité, aux art. 1382 et 1383. Enfin, une dernière catégorie de contradicteurs, paraît attribuer à l'art. 1302 une portée beaucoup plus grande que ne le fait supposer sa place dans un chapitre du Code consacré aux règles de la preuve; on étendrait le champ d'application de l'art. 1302 à toutes les obligations conventionnelles de donner ou de faire, de telle sorte que le débiteur d'une obligation de faire ne puisse se libérer, comme celui d'une obligation de donner, qu'en apportant la preuve d'un cas

fortuit libérateur (1) ; nous pourrions alors faire remarquer que la question est précisément de savoir si nous sommes encore bien ici sur le terrain contractuel. Et M. Vansteenberghé dit à ce propos : « L'argument ne vaudrait que si le contrat de transport contenait, à la charge du voiturier, une « obligation contractuelle de garantie. » (2)

Nous arrivons là à une considération très importante sur laquelle il faut s'appesantir quelque peu : la responsabilité contractuelle pourrait s'appuyer sur une promesse générale de sécurité faite par le voiturier. Cette promesse serait donc contenue dans le contrat de transport du voyageur ? Sans doute la Cour de Cassation, dans un arrêt précité du 14 décembre 1903 (3), pose en règle que la responsabilité du voiturier est délictuelle, par le fait que l'article 1784 ne s'applique pas aux personnes. Mais l'inapplicabilité de ce texte aux voyageurs ne mettrait pas obstacle à une responsabilité contractuelle du voiturier, si celle-ci pouvait se déduire d'une promesse générale de sécurité renfermée dans le contrat de transport. Or, si le voiturier s'engage à donner tous ses soins au transport et à prendre toutes les précautions nécessaires à la conservation^{re} de la vie humaine, il ne contracte aucune obligation générale de sécurité ni expressément, ni même tacitement. Ce n'est point en vertu du contrat de transport que le transporteur est responsable de la sécurité du voyageur ; en effet, en concluant le contrat, les seules préoccupations des parties sont le mode du transport, son prix et le temps qu'il nécessitera quand il n'est pas fixé d'avance par un horaire. On ne peut pas considérer que les parties en

(1) V. LYON-CAEN, Note au *Sirey*, 1885.1.130.

(2) *Op. cit.*, p. 137.

(3) *Gaz. Trib.*, 28 avril 1904.

contractant aient *prévu l'accident*, il y a entre ces deux termes une opposition trop complète. L'accident ne peut être qu'imprévu, car jamais le voyageur n'ira de plein gré au danger, jamais le voiturier n'enverra en connaissance de cause ses agents au péril et son matériel à la destruction.

86. Cependant, un arrêt belge (1) soutient que la sécurité a été stipulée au profit du voyageur : « Il serait contraire à l'intention présumée des parties de supposer que les voyageurs n'ont en vue que d'arriver d'un endroit dans un autre, en négligeant de rien stipuler quant au point le plus important : leur sécurité personnelle ». Ce point de vue, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir en étudiant la jurisprudence récente, nous paraît absolument inexact. Il nous semble indispensable de différencier la promesse de transporter, et celle d'amener le voyageur sain et sauf à destination ; la première est une obligation de faire, la seconde une obligation de donner, qui ne peut directement avoir pour objet une personne, et doit emprunter la voie détournée du contrat d'assurance. Il est certain que le voiturier s'oblige, implicitement, à ne pas compromettre par un défaut de précautions la sécurité des voyageurs, c'est là le but des réglementations administratives et de la surveillance du Contrôle ; mais cela ne peut pas constituer un contrat d'assurance, une garantie formelle qui devrait être stipulée expressément (2).

Ainsi l'accident n'est entré, ni dans les prévisions du voyageur qui n'a point songé, en s'embarquant, au danger possible, ni dans celles du voiturier qui n'a point envisagé d'avance les conséquences éventuelles de l'accident. M. Vansteenberghe développe à ce sujet un point que nous avons déjà

(1) *Pandectes Belges*, v^o Accidents de chemins de fer, p. 26.

(2) Cf. VANSTEENBERGHE, *op. cit.*, p. 141.

mentionné dans le Chapitre II : « Comment les compagnies
 « de chemins de fer pourraient-elles tenir compte, dans leur
 « contrat, des dommages et intérêts possibles, puisque leur
 « tarif doit être homologué et qu'elles ne sont pas libres d'in-
 « troduire dans les prix de transport une sorte de prime d'assu-
 « rance¹⁷³ qui leur permette de contrebalancer cette obliga-
 « tion de sécurité dont elles se grèveraient? Comment un
 « voiturier pourrait-il prévoir par approximation l'étendue
 « du dommage que l'accident causera, alors surtout, qu'il
 « reçoit par centaines et obligatoirement, des voyageurs de
 « toutes conditions, de situations sociales parfois considé-
 « rables, d'âge, de professions et de ressources si diverses,
 « dont, par suite, la mort accidentelle entraînera un préjudice
 « si aléatoire? » (1).

87. L'obligation générale de sécurité ne saurait résulter, sans une clause spéciale, du contrat de transport. De nombreux auteurs s'accordent à défendre ce point de vue. M. Josserand (2) en particulier, considère que l'obligation sous entendue d'amener le voyageur sain et sauf à destination : « ...pré-
 « sente un caractère divinatoire très accusé. En réalité, il
 « n'est nullement certain que le voiturier ait entendu assu-
 « mer vis-à-vis du voyageur une obligation de sécurité...; car,
 « après tout, le voyageur connaît les conditions dans lesquelles
 « l'opération s'effectuera; il est au courant de la situation et
 « l'a acceptée par avance; il sait que, malgré toutes les pré-
 « cautions prises, un déraillement ou une collision peuvent
 « survenir et rien ne permet de croire qu'il ait entendu rejeter
 « la responsabilité des événements sur le voiturier qui, de
 « son côté, n'eut sans doute pas accepté un aussi lourd far-

(1) VANSTEENBERGHE, *op. cit.*, p. 142.

(2) *Op. cit.*, § 875, p. 774.

« deau. En réalité, toutes ces théories contractuelles — et
« c'est là leur faiblesse commune — violentent le contrat de
« transport... l'injustice de ce procédé oblique apparaît
« lorsqu'il s'agit d'en faire l'application, non plus aux puis-
« santes Compagnies de chemins de fer ou de navigation...
« mais à de modestes entrepreneurs de transports... »

M. Trolley de Prévaux (1) constate que l'insécurité est absolument inhérente aux voyages, ce qui exclut la promesse formelle de garantie et conduit à baser la responsabilité du voiturier sur sa seule faute. M. de la Gorce (2) fait remarquer qu'il est impossible aux Compagnies de chemins de fer de rendre la sécurité absolue et que, par conséquent, elles ne pourraient pas la promettre. Quoiqu'on fasse, la vie des voyageurs sera toujours mise en péril par des faits absolument impossibles à éviter et dont on peut seulement diminuer la fréquence. Le transporteur ne peut pas, sans convention spéciale et explicite, avoir assumé une responsabilité aussi lourde.

« Il ne viendrait à l'idée de personne, déclare M. Guil-
« louard (3), de rendre le voiturier responsable de la dispa-
« rition du voyageur qu'il doit conduire; ce serait cepen-
« dant le comble de l'inexécution pour cette prétendue obli-
« gation de conduire le voyageur sain et sauf. L'impossibi-
« lité d'admettre les conséquences du système prouve bien
« la fausseté de l'argumentation toute entière. »

88. L'accident n'est donc pas un manquement à une obligation contractuelle. La responsabilité, en cas d'accident de transport, naît à l'occasion, et non pas en raison du contrat.

(1) *Dalloz*, Supplément, t. XV, v^o Responsabilité, § 57.

(2) *Op. cit.*, p. 258.

(3) *Traité du Louage*, t. II, p. 292.

Dès lors, l'obligation pour le voiturier de réparer le préjudice causé ne peut être qu'une application générale de l'art. 1382 et n'ouvre à la victime qu'un recours délictuel.

Toutefois, il est certain que le voiturier s'oblige à ne rien faire qui puisse compromettre la sécurité du voyageur et à empêcher par ses soins les accidents; seulement, cette obligation visant la sécurité, se ramène à la prise des mesures, comportées par la nature du transport, pour préserver la vie du voyageur et l'amener sain et sauf à destination. Ces mesures comprennent « d'abord, celles que tout homme doit « prendre dans l'intérêt de la sécurité de ses semblables » (1). On peut citer, dans cet ordre d'idée, le principe obligeant le voiturier à donner à la victime d'un accident tous les secours en son pouvoir. Ensuite, un autre ordre de précautions spéciales sont imposées au voiturier par les dangers inhérents à l'agent mécanique servant au transport. Par exemple, sur un chemin de fer électrique comme le Métropolitain de Paris, le gros danger des incendies a conduit le Contrôle à exiger une construction spéciale des automotrices, pour localiser les suites d'un court-circuit toujours à craindre; les Compagnies de chemins de fer ne peuvent mettre en service les chaudières des locomotives qu'après les avoir fait essayer à une pression très supérieure à celle qu'elles auront à supporter en service... Toutes ces précautions exigées par les règlements, ou même l'usage, sont les garanties de sécurité offertes par l'exploitant aux voyageurs; leur absence constituerait une faute de nature à entraîner infailliblement la responsabilité, non seulement pécuniaire, mais peut-être pénale du voiturier.

(1) ZENS, *De la responsabilité du voiturier en raison des accidents de personnes*, Paris, 1896, pp. 134 et suiv.

89. M. Guillouard a adopté ce point de vue, pour préciser la responsabilité du voiturier : « Le contrat du voiturier et du « voyageur n'oblige pas le voiturier à veiller sur la personne « du voyageur, mais il l'oblige à ne pas commettre de faute « de nature à compromettre la sécurité de celui-ci : *spondet* « *peritiam artis*. A défaut de l'art. 1784, que nous croyons « inapplicable aux voyageurs, l'art. 1135 suffit pour légitimer cette solution (1) ».

La théorie délictuelle se trouve amendée en faveur des voyageurs par les considérations précédentes. Dans bien des cas, en effet, la victime aurait les plus grandes peines à relever une faute précise des agents du transporteur, si on ne considérait pas comme faute la négligence des mesures usuelles de sécurité. On admet, par exemple, que l'accident résultant d'une collision, ou d'un faux aiguillage, entraîne toujours la responsabilité de l'exploitant du chemin de fer. En effet, ces circonstances ne peuvent se produire, en général, que par la négligence d'un agent dont la Compagnie est civilement responsable, ou l'inobservation des règlements.

En résumé, les voituriers ne contractent pas, par le fait même du contrat de transport, l'obligation précise d'assurer la vie des voyageurs; ils sont simplement astreints à prendre les précautions nécessaires pour les préserver contre les accidents et, rationnellement, cette obligation s'aggrave lorsque le mode de transport comporte des risques plus grands : mais c'est au voyageur, victime d'un accident, à prouver l'existence de sa créance et il le fera en établissant que le transporteur n'avait pas pris toutes les mesures nécessaires, pour empêcher l'accident dont il se plaint. Telle est, en résumé,

(1) *Du Louage*, t. II, p. 292; et Cour de Paris, 4 avril 1894, *Le Droit* du 24 mai 1894.

l'argumentation des auteurs qui se prononcent pour la nature délictuelle de la responsabilité du voiturier :

90. Bibliographie de ce chapitre. — *Thaller*, Traité de Droit commercial n° 1185. — *Guillouard*, *Du contrat de louage*, tome II, pp. 291 et s. — *Picard*, *Traité des chemins de fer*, tome III, pp. 485 et s. — *Féraud-Giraud*, *Code des transports par chemin de fer*, 2^e éd., tome III, § 420 et s. — *Féolde*, *Du transport des voyageurs et des marchandises par chemin de fer*, Thèse, Paris, 1890, pp. 313 et s. — *Jacquemin*, *Exploitation des chemins de fer*, tome III, n° 420; et, *Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemin de fer en matière de transport*, 1890, pp. 158 et s. — *Zens*, *De la responsabilité du voiturier en raison des accidents de personnes*, Thèse, Paris, 1896, pp. 161 et s. — *Fernand Chesnay*, *Note Pand. Franç.* 95.2.209. — *Guillemain*, *Des transports successifs*, pp. 123 et s. — *Guillaumot*, *Organisation des chemins de fer en France*, 1896, p. 246. — *Josserand*, *Les Transports*, § 841 et s. — *Lyon-Caen et Renault*, *Traité de Droit commercial*, tome III, p. 600. — *Lyon-Caen*, *Revue critique*, 1886, p. 360. — *De la Gorce*, *Transport des voyageurs par chemin de fer*, Thèse, Paris, 1895, pp. 287 à 231. — *Sourdat*, *Traité général de la responsabilité*, 4^e éd., tome II, p. 284. — *Le Courtois*, note au *Sirey* 89.2.101. — *Le Roy*, *Du contrat de transport des voyageurs par mer*, Thèse, Paris 1902, § 340. — *Vansleenberghe*, *Les accidents de voyageurs et les droits des victimes*, Thèse, Dijon, 1905, pp. 141 et s.

SECTION IV

LA JURISPRUDENCE

91. On peut dire que, pendant fort longtemps, elle s'est prononcée avec une quasi-unanimité en faveur de la théorie

délictuelle. D'abord très rigoureux pour les victimes, les juges ont subi eux aussi l'influence des idées modernes, ils ont peu à peu admis, dans un grand nombre de cas, que la responsabilité du transporteur s'imposait. La jurisprudence a ainsi passé de la théorie délictuelle pure à la théorie délictuelle amendée.

Les controverses entre la théorie délictuelle et la théorie contractuelle ont eu lieu très souvent au sujet de la charge de la preuve. En effet, si l'indemnité n'est due que dans les seuls cas où une faute caractérisée est établie à la charge de la Compagnie, le demandeur devra préalablement, dès le début de l'instance, établir le fait délictuel sur lequel il base sa demande selon l'art. 1382 du Code civil. Si, au contraire, on admet que le droit à indemnité est de nature contractuelle, le demandeur n'aura d'autre preuve à fournir que celle d'un dommage résultant de l'accident; dans cette seconde hypothèse, l'action pourrait être appuyée sur l'art. 1784 relatif au transport des marchandises, ou sur l'art. 1147 C. civ. relatif à la non exécution des contrats; le transporteur, en présence de la matérialité du fait invoqué, ne pourra se défendre qu'en alléguant la force majeure ou la faute de la victime, c'est lui qui aura à supporter le fardeau de la preuve.

Nous allons maintenant passer en revue les principaux arrêts relatifs à la jurisprudence délictuelle, jurisprudence qui parut définitivement fixée par l'arrêt de la Cour de Cassation du 10 décembre 1884. Cet arrêt mit fin aux controverses pour un temps et, si on cite dès 1866, un arrêt de la Cour de Paris ayant adopté la théorie contractuelle, il faudra arriver à 1911 pour trouver un symptôme de revirement à la Cour Suprême.

92. Le 8 juin 1880, le tribunal de Clermont (Oise) déboutait la dame Recullet, par ce motif « qu'elle n'avait pas établi que « la Compagnie du Nord ait, par son imprudence ou ses agis-

« sements blâmables, causé l'accident dont elle demandait « réparation. » Sur appel, ce jugement fut confirmé par la Cour d'Amiens le 28 décembre 1881, et la Cour de Cassation, le 10 novembre 1884, rejetait le pourvoi de la dame Recullet (1). La Chambre civile de la Cour Suprême, base sa décision sur la non applicabilité au transport des personnes de l'art. 1784 : « ... parce que ce texte n'est que l'application au dépôt néces- « saire, entre les mains du voiturier, de la chose transportée, « du principe général d'après lequel le dépositaire d'un corps « certain doit le rendre en bon état ou justifier de l'extinction « de son obligation... En déclarant, dans l'art. 1784, les voitu- « riers responsables de la perte et des avaries des choses qui « leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été « perdues par ces fortuit ou par cas de force majeure, le légis- « lateur a clairement indiqué, par les expressions mêmes dont « il s'est servi, qu'il ne s'occupait que du transport des mar- « chandises et non du transport des personnes... » Cet arrêt a servi de modèle à de nombreuses décisions ultérieures.

— Le 8 janvier 1894 (2), la Cour Suprême confirmait implicitement son point de vue en décidant, à propos d'ailleurs d'un fait tout autre qu'un accident de transport, « que les Compa- « gnies des chemins de fer ont l'obligation de prendre toutes « les mesures que comporte l'industrie des transports, mais que « pour qu'elles fussent responsables, il faudrait relever une « faute à leur charge ». La Cour de Cassation a encore accepté la même théorie délictuelle dans un arrêt du 13 mars 1895 (3). — Le 1^{er} mai 1899, la Chambre des Requêtes (4), adoptant les

(1) *Sirey*, 81.1.129, Note de M. LYON-CAEN; et *Dalloz*, 85.1.433, Note de M. SARRUT.

(2) *Pandectes*, 95.1.53.

(3) *Sirey*, 95.1.285.

(4) *Dalloz*, 99.1.558, et *Sirey*, 99.1.524.

motifs d'un arrêt de la Cour de Grenoble du 16 mars 1897, déboutait la victime d'un accident, qui n'avait pas fait la preuve suffisante d'une faute à l'encontre de l'agent incriminé. — Le 14 décembre 1903, la Cour de Cassation (Chambre des Requêtes, sur Amiens 16 juillet 1902) décide (1) qu'un voyageur, porteur d'un billet de chemin de fer, qui est tombé du wagon qu'il occupait et s'est grièvement blessé ne saurait, étant données les expressions dont s'est servi l'art. 1784, prétendre qu'il n'a pas à fournir la preuve que l'accident était dû à la faute de la Compagnie.

93. Les Cours d'appel ont suivi d'une manière générale le courant qui avait été indiqué par la Cour Suprême :

Cour de Paris 16 décembre 1873 (Sirey 74.2.216). — 4^e Chambre 13 avril 1892 (Sirey 93.2.93 et Dalloz 93.2.125); 21 février 1894 (Dalloz 94.2.214 et Sirey 94.2.69); 27 juillet 1894 (Dalloz 94.2.63). — 5^e Chambre 4 avril 1894 (Dalloz 94.2.288 et Sirey 95.2.145); 21 avril 1894 (Sirey 94.2.69). — 1^{re} Chambre 30 janvier 1895 (Dalloz 95.2.496 et Sirey 96.2.197) 14 janvier 1903 (Revue générale des chemins de fer, 1903, t. II, vol. 51)... et enfin à la 5^e Chambre, l'arrêt du 18 mai 1912, avec les remarquables conclusions de M. Laurence.

Cour de Poitiers 6 février 1888 (Sirey 88.2.138).

Cour de Riom 14 février 1894 (Sirey 95.2.45); 27 janvier 1895 (Sirey 1900.2.60).

Cour d'Aix 23 juin 1894 (Pal. 95.2.63).

Cour de Rouen 3 décembre 1898 (Dalloz 99.2.316 et Sirey 99.2.197).

Cour d'Amiens 16 juillet 1902 (Gaz. Trib. 22 décembre 1903)

(1) Dalloz, 1905.1.314 et Sirey, 1904.1.261.

Cour de Grenoble 30 janvier 1904 (Daloz 1906.2.6 et Sirey 1906.2.94).

Cour de Dijon 3 mai 1904 (Daloz 1906.2.6).

Cour d'Alger 18 mai 1906 (Daloz 1910.5.43).

Plusieurs de ces arrêts sont remarquables par la netteté de leur raisonnement juridique. Ils ne sont pas spéciaux à la matière des chemins de fer, et beaucoup ont été rendus à la suite d'accidents provoqués par des voitures ou tramways.

94. L'arrêt rendu le 4 août 1894, par la 5^e Chambre de la Cour de Paris, est relatif à un accident de voiture. Une dame Le Boucher, victime de l'accident, voulait rejeter le dommage à la charge de la Compagnie des voitures, sans alléguer aucune faute à son encontre. La demanderesse invoquait les art. 1784 et 1147 du Code civil, et la Cour a rejeté cette thèse en ces termes : « En ce qui concerne l'art. 1784, considérant qu'aux termes « de cet article, le voiturier est responsable de la perte et « avarie des choses qui lui sont confiées à moins qu'il ne « prouve qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit « ou par force majeure; que les voyageurs de la Compagnie « générale des voitures n'étant pas susceptibles de se perdre « ou de s'avarier, l'extension de cet article au cas de la dame « Le Boucher répugne au sens même des termes; que la garde, « telle qu'elle est imposée au voiturier par l'art. 1784, découle « de l'idée du dépôt, dont les choses seules peuvent faire « l'objet et non les personnes.

« En ce qui concerne l'art. 1147, considérant qu'aux termes « de cet article, le débiteur d'une obligation est condamnable « au paiement de dommages et intérêts en cas d'inexécution « d'une obligation, à moins qu'il ne justifie que cette inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être « imputée; que, pour se prévaloir de cet article, la dame

« Le Boucher devrait établir que l'obligation contractée
« envers elle par la Compagnie générale des voitures était de
« la transporter saine et sauve, exempte de risques et garantie
« contre toutes les éventualités de la locomotion, que cette
« sorte d'assurance n'a jamais été contractée par les Compa-
« gnies de voitures dont l'obligation consiste à transporter des
« voyageurs dans un délai déterminé avec toutes les garanties
« de prudence et de sécurité ...il n'en résulte pas qu'on puisse
« créer arbitrairement contre elles, jusqu'à preuve contraire,
« une présomption légale de faute... »

Un autre arrêt de la Cour de Paris du 26 décembre 1894 (1) est relatif à un accident d'omnibus. Un tombereau des Glacières de Paris avait heurté l'omnibus Wagram-Bastille, avec une telle force que son timon, pénétrant dans l'arrière de l'omnibus, avait blessé plusieurs voyageurs et, entre autres, une dame Ganne demanderesse au procès. Le Tribunal de commerce de la Seine, saisi en première instance, avait appliqué, comme nous aurons l'occasion d'y revenir, la théorie contractuelle et condamné la Compagnie des Omnibus. Les juges consulaires, bien qu'aucune faute n'ait été établie à l'encontre du transporteur ou de son cocher, ont jugé que la responsabilité de la Compagnie des Omnibus n'en était pas moins engagée, parce qu'elle ne justifiait pas d'un cas fortuit, ou d'un fait de force majeure qui l'aurait empêchée d'accomplir l'obligation qu'elle avait prise de transporter saine et sauve la dame Ganne au lieu convenu. La Cour de Paris, réformant ce jugement, déclare que l'art. 1784, simple cas particulier des règles générales sur la preuve posées par les art. 1302 et 1315, est inapplicable aux transports des personnes, et ce n'est pas

(1) *Pandectes*, 95.2.345.

l'autorité judiciaire qui peut suppléer au silence de la loi. De plus, dit l'arrêt, le dommage causé à la dame Ganne a sa source uniquement dans un délit ou quasi-délit dont doit être tenu responsable le seul auteur, qu'il soit ou qu'il ne soit pas le voiturier. Enfin, la Cour déclare pour terminer : « que ce « serait étendre la portée du contrat, intervenu entre le « voiturier et le voyageur, au delà des prévisions des parties, « que de supposer au premier l'intention de prendre à sa « charge les risques du voyage qui lui seraient étrangers, et au « second celle de les lui imposer ».

95. Non moins net, comme consacrant la thèse de la responsabilité délictuelle du voiturier en matière de transports des personnes, est un arrêt de la Cour de Douai (1) du 4 mai 1897 : « ...Les marchandises en effet, objets inanimés, restent sous « la surveillance du voiturier, alors que les voyageurs peuvent « échapper à cette surveillance par leur faute ou leur imprudence et, en dépit de toute la surveillance du transporteur, « éprouver un dommage ; il est donc aisé de comprendre que « l'obligation de réparer le préjudice causé doit être plus « étroite dans le premier cas que dans le second. Dans les transports de marchandises, cette obligation de réparer le préjudice est contenue dans le contrat lui-même, tandis que, dans « le transport des voyageurs elle naît seulement d'une faute « dont la victime doit rapporter la preuve.

Notons encore un arrêt précité de la 5^e Chambre de la Cour d'Appel de Paris. Comme nous aurons l'occasion de le voir, c'est à cette Chambre qu'ont été rendus avec le plus de persévérance des arrêts consacrant la théorie délictuelle, et cela, même après que la Cour de Cassation a paru incliner vers la

(2) *Dalloz*, 96.2.312 et *Sirey*, 99.2.131.

thèse contractuelle. L'arrêt dont nous voulons parler date du 21 janvier 1913; à ce moment la Cour Suprême s'était déjà prononcée une fois, en 1911, en faveur de la responsabilité contractuelle et on attendait qu'elle se prononçât pour la deuxième fois sur un cas encore plus net qui lui était soumis, cette décision est intervenue le 27 janvier, dans un sens tout à fait opposé à celui indiqué six jours auparavant par la Cour d'Appel.

L'arrêt du 21 janvier 1913 est relatif à un voyageur du funiculaire de Belleville, blessé dans la collision avec un tombereau, du véhicule qui le contenait. La victime avait assigné simultanément le charretier et la Société du Funiculaire de Belleville, prétendant n'avoir d'autre preuve à fournir que celle de son contrat de transport. La Cour, adoptant les motifs des premiers juges, déclare que si la loi contient un texte législatif précis, l'art. 1784, concernant les transports de marchandises, on doit induire de son silence un sujet des accidents de personnes qu'ils suivent les règles du droit commun. En conséquence il n'y a aucun motif de renverser au profit des victimes d'accidents la charge ordinaire de la preuve (1).

On ne peut qu'approuver en droit l'arrêt de la Cour de Paris, pourtant nous rencontrons ici une des rares espèces où la thèse délictuelle conduit à un résultat qui peut paraître regrettable. En fait, la victime était dénuée de ressources et, les causes de l'accident n'ayant pas été nettement établies, devait rencontrer les plus grandes difficultés à prouver une faute caractérisée à la charge de l'un quelconque des auteurs possibles de la collision.

96. La théorie délictuelle a pu, poussée à l'extrême, abou-

(1) *Gazette des Tribunaux*, 20 février 1913; et conclusions de M. LAURENCE, Avocat général.

tir à des résultats qui ne laissent pas d'être choquants. C'est ainsi que la Cour d'Appel refuse toute indemnité à un voyageur qui, se tenant debout dans son compartiment, avait été précipité à terre par une brusque secousse du train (1). La Cour, après avoir, comme dans les arrêts que nous avons cités, défini la responsabilité purement délictuelle de la Compagnie, considère que le voyageur a commis, en se tenant debout, une faute de nature à exonérer le transporteur. La Cour Suprême n'a aucun moyen de réformer un pareil jugement, sans changer la base juridique de la responsabilité. La faute de la victime est en effet une question de fait, ne pouvant donner lieu à pourvoi, et nous considérons comme regrettables de pareils arrêts car ils ont certainement beaucoup contribué à la vogue récente de la théorie contractuelle.

Un autre arrêt de la Cour de Paris (2) déclare que le Chemin de fer de Ceinture ne saurait être rendu responsable de l'accident survenu à un voyageur tombé de la plate-forme d'un wagon, où il stationnait pendant la marche du train, au lieu d'entrer dans la voiture que lui assignait son billet. Là encore, la décision peut paraître un peu sévère, étant donnée la tolérance dont font preuve les agents de la Compagnie, et le grand nombre de voyageurs qui se tiennent constamment sur les plate-formes : un partage de l'indemnité aurait pu paraître plus équitable, d'autant qu'il s'était produit une secousse anormale durant la marche du convoi.

97. C'est du reste à la Cour de Paris que les conséquences extrêmes de la théorie délictuelle ont été le plus en honneur ; dans l'ensemble, la jurisprudence corrigeait la rigueur de son système en admettant que certaines circonstances, comme le

(1) Paris, 14 janvier 1903, *Revue générale des chemins de fer*, t. II, vol. 51.

(2) *Dalloz*, 99.2.316, et *Sirey*, 1900.2.57 avec la note de M. **ESMBIN**.

déraillement, peuvent faire présumer la faute de la Compagnie ; à ce sujet, nous pouvons citer un arrêt de la Cour de Rouen du 3 décembre 1898 (1). La Cour établit une distinction entre un accident quelconque, pouvant provenir d'un grand nombre de causes dont la complication varie à l'infini, et le déraillement qui impliquerait, *à priori*, une faute et la responsabilité des agents de la Compagnie. Ce que la Cour de Rouen dit du déraillement pourrait du reste s'appliquer avec plus de justesse à la collision qui, elle, suppose (2) une erreur ou une faute des agents de l'Exploitation ; tandis qu'on rencontre des déraillements purement fortuits, occasionnés par des défaillances inévitables de la matière. Le véritable motif de la jurisprudence a dû être de ne pas laisser sans indemnité les victimes de déraillements, accidents très fréquents, et dont la cause exacte n'est pas toujours possible à découvrir. Pour ces raisons, l'arrêt précité conclut : « ...qu'il est donc de bon sens ou « de raison qu'un déraillement implique *à priori* une faute et la « responsabilité de la Compagnie ou de ses agents, que la présomption qui résulte de la nature de l'accident s'élève presque invincible ; qu'on peut dire qu'en invoquant le fait même incontesté du déraillement, la famille de la victime a fait toute la preuve qui lui incombait et qu'elle pouvait « faire. »

Dans la note sous cet arrêt, M. Esmein, remarque que les conséquences pratiques de cette théorie, par rapport au fardeau de la preuve, sont à peu près les mêmes que celles qui découlent de la responsabilité contractuelle.

(1) *Dalloz*, 99.2.316 et *Sirey*, 1900, 2.57 avec la note de M. ESMEIN.

(2) Et pourtant on peut citer la collision du 18 Mai 1912 arrivée en gare de Paris-Nord par suite de la rupture fortuite d'une tige d'aiguille. L'accident, dû certainement à la force majeure, fit des victimes.

98. Un grand nombre d'arrêts relatifs à cette orientation de la jurisprudence pourraient être cités (1). Le Tribunal de la Seine a suivi le mouvement le 14 mai 1902 (2). De même, la Cour de Riom a considérablement atténué la rigueur de la théorie délictuelle en facilitant aux victimes d'un accident de chemin de fer la preuve de la faute de la Compagnie. D'après un arrêt rendu par cette Cour le 27 janvier 1896 (3), il suffit au voyageur «...de démontrer qu'à raison même de sa nature et « des conditions où il s'est produit, le fait qui a occasionné le « dommage devait nécessairement avoir pour cause un acte ou « une omission répréhensible du transporteur.» On peut rapprocher de cet arrêt une décision de la Cour de Paris du 19 janvier 1902 (4).

On peut reconnaître toutefois que, malgré la sagesse de ces atténuations, la thèse de la responsabilité délictuelle sera parfois de nature à entraver l'action en responsabilité des voyageurs victimes d'accidents contre les Compagnies, car les appréciations faites par les magistrats sont éminemment subjectives et variables; ils pourront se montrer plus ou moins sévères, pour décider que le voiturier est en faute et le rendre responsable du dommage à raison d'une irrégularité constatée dans le service. Ainsi que l'a remarqué M. Esmein (5), les magistrats sont libres de ne pas employer les mêmes procédés pour adoucir le sort des victimes et, comme ils sont maîtres de leur appréciation, la Cour de Cassation ne saurait critiquer de ce chef les décisions soumises à son contrôle.

Aussi ne faut-il pas s'étonner qu'à différentes reprises, des

(1) V. JOSSERAND, *op. cit.*, §§ 847 à 850.

(2) *Gaz. Trib.*, 6 août 1902.

(3) *Dalloz*, 99.2.316 et *Sirey*, 1900.2.60.

(4) *Sirey*, 1902.2.77.

(5) Note au *Sirey*, 1900.2.57.

jugements ou des arrêts aient cru préférable, dans l'intérêt des voyageurs, de se rallier à la thèse de la responsabilité contractuelle des transporteurs. L'examen et la discussion de ces décisions vont faire l'objet du chapitre suivant, mais nous allons auparavant donner un aperçu des législations étrangères consacrant la responsabilité délictuelle.

SECTION V

LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES

99. Angleterre. — L'entrepreneur de transports en commun est considéré comme assureur des marchandises pendant la durée du trajet, il n'en est pas de même en ce qui concerne les voyageurs (1). Le voiturier n'est responsable des accidents de personnes qu'autant qu'une faute a pu être établie à sa charge.

Le contrat de transport et les obligations qui en découlent obligent la Compagnie à transporter le voyageur « avec soin ». Par les mots « avec soin », il faut entendre une prudence et une prévoyance poussées à l'extrême pour assurer la sécurité des voyageurs. Le transporteur *spondet periliam arlis*, et chaque entreprise de transport doit vérifier constamment ses engins, s'assurer inlassablement de leur bon fonctionnement et de leur sécurité. Les règlements spécifient, comme chez nous, avec une grande minutie toutes les précautions qui doivent être prises par les exploitants du chemin de fer. Il est prescrit, par exemple, qu'à l'arrivée à destination, les voitures doivent être rangées le long d'un quai de façon à ce que les voyageurs puissent en descendre ou y pénétrer sûrement et

(1) *Readhed v. Midland Ry. Co.* (1869), 38 L. J. Q. B. 169; L. R. 4 Q. B. 379.

facilement (1). Cependant les jugements appliquent les règlements avec un souci constant de rechercher *des solutions moyennes*; ainsi, un voyageur ne serait pas admis à se plaindre d'avoir eu à descendre, d'un marchepied trop haut sur un quai trop bas, s'il est prouvé que les autres stations de la ligne sont dans le même cas sans qu'aucune difficulté ait jamais été soulevée (2) (3).

Le voyageur, descendu avant l'arrêt complet du train, et victime de son imprudence, ne pourrait pas arguer de ce que l'employé avait déjà crié le nom de la station : les règlements spécifient que ce fait n'autorise pas les voyageurs à descendre, et ne les y invite en aucune façon (4).

Les règlements mentionnent que la Compagnie n'est pas responsable des vices cachés de la matière, s'il est établi qu'on ne pouvait les déceler par *les examens courants*, avant que l'accident se soit produit. De même, une Compagnie n'est pas responsable de l'accident occasionné sur sa ligne par le véhicule appartenant à une autre Compagnie, si elle peut démontrer que, seul un examen très long et minutieux, aurait pu déceler la défectuosité (5) ...Nous pourrions multiplier à l'infini ces exemples; on voit que chez nos voisins anglais, des règlements, formant conditions du contrat de transport et auxquels tous les voyageurs sont censés souscrire, se préoccupent de prévenir toute difficulté et de prévoir tous les cas possibles. Il y a relativement peu d'espèces où le juge ait à prendre une décision imprévue. Les Anglais semblent sur-

(1) *Ford v. London and South Western Ry. Co.* (1862), 2 F. et F. 730.

(2) *Foulkes v. Metropolitan Ry. Co.* (1880), 5 C. P. D. 157.

(3) *Manning v. London and North Western Ry. Co* (1907), 23 T. L. R. 222.

(4) V. tous les règlements anglais des Compagnies.

(5) *Richardson v. Great Eastern Ry. Co.* (1876), 1 C. P. D. 342.

tout soucieux d'assurer une « bonne sécurité moyenne » (1), compatible avec les besoins d'un service intensif et rapide.

Les lois anglaises considèrent que les Compagnies de transport sont responsables envers les voyageurs, sauf le cas de force majeure. Mais c'est au voyageur qu'incombe l'obligation d'établir l'existence d'une faute à la charge de la Compagnie ou de ses agents (2). On fait une distinction très nette entre les accidents ayant occasionné de simples blessures, et les accidents mortels régis par un texte spécial : « The fatal accidents act » (3).

Au début du procès, le plaignant doit, avant tout, apporter la preuve que l'accident résulte de ce qu'a fait ou négligé de faire le transporteur. Le juge soumet en général au jury l'examen des faits, sauf quand ils sont évidents et non contestés, puis la question de savoir si ces faits suffisent à constituer une faute à la charge du transporteur. M. Williams's (4) définit ainsi l'action : « L'action intentée par le « voyageur contre une Compagnie de chemin de fer, à la suite « d'un accident occasionné par la négligence, est une action « non contractuelle, bien que le billet prouve l'existence d'un « contrat liant le voyageur à la Compagnie... » et M. Williams explique ensuite les règles de compétence qui varient avec le chiffre de l'indemnité demandée.

La loi sur les accidents mortels (The fatal accidents act) (3), autorise d'abord les héritiers d'un blessé décédé au cours de l'instance à demander une indemnité pour le décès, puis elle s'occupe de la fixation du chiffre de l'indemnité et des per-

(1) WILLIAMS'S, *An Epitome of railways law*, London, 1912.

(2) *Bulletin de législation comparée*, 1883, p. 100.

(3) 1846, 9 et 10 Vict. 2. 93.

(4) WILLIAMS'S, *op. cit.*, n° 92.

sonnes qui peuvent y prétendre. L'inspiration de cette loi, toujours en vigueur depuis 1846, nous paraît sévère pour les victimes, même à côté de la théorie délictuelle française.

En ce qui concerne les accidents causés par des tiers, par exemple les déraillements dus à la malveillance, il est de règle que les Compagnies ne sont jamais responsables (1), et, qu'à l'inverse de ce qui se passe en France, le juge ne pourrait même pas examiner la question de savoir si la négligence du transporteur n'aurait pas contribué à occasionner l'accident. Et dans cette voie les Anglais vont très loin, citons M. Williams : « ...La Compagnie n'est pas non plus responsable des accidents « occasionnés par des ouvriers travaillant à la ligne s'ils ne « sont pas sous son contrôle immédiat; même si le travail « est dangereux, la Compagnie n'a pas à prendre de précau- « tions contre une négligence possible des ouvriers, si on a des « raisons de les supposer compétents et soigneux (2). La même « règle doit être appliquée, même si les ouvriers sont au service « d'un entrepreneur de la Compagnie... »

Disons encore, pour terminer, que l'action en dommages-intérêts doit être intentée dans les 12 mois après le décès ou l'accident.

100. Etats-Unis. — A défaut de législation fédérale, la question est traitée par les lois particulières des différents États de l'Union. Il serait particulièrement intéressant de connaître les règles admises en la matière par un peuple aussi pratique, et qui a donné un développement si considérable aux entreprises de transport. Malheureusement nous ne connaissons qu'une loi spéciale à l'Etat du Massachussets (3) datant du

(1) *Latch v. Rumner Ry. Co.* (1858), 27 L. J. Ex. 155.

(2) Comparez *Daniel v. Metropolitan Ry. Co.* (1871), 40 L. J. C. P. 121; L. R. 5 H. L. 45.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1882, p. 790.

12 avril 1881. Ce texte réglemeute la responsabilité des entrepreneurs de transport dans les cas où leur imprudence a causé la mort ou des blessures à un voyageur; les dispositions du texte s'étendent aux entrepreneurs de messageries, aux Compagnies de navigation et de chemins de fer sur le territoire de la province du Massachussets (1).

Nous pouvons citer aussi un arrêt de la Cour d'Appel de New-York du 18 octobre 1887 (2), aux termes duquel un voyageur, victime d'un dommage pendant le transport, est tenu de démontrer la faute du voiturier, par application de la théorie délictuelle. D'après l'arrêt : « ...le passager qui agit contre « une Compagnie de navigation, en réparation des dommages « qui lui sont causés par l'imprudence ou la négligence du « médecin choisi par elle pour faire le service du bord, et qui « l'a soigné à propos d'une blessure reçue à bord, doit être « débouté de sa demande, s'il ne prouve pas que la Compagnie « a commis une faute dans le choix de ce médecin. »

L'assurance de transports existe, comme en Angleterre et sous les mêmes formes, mais elle y est moins usitée.

101. Suède et Norwège. — D'après la loi suédoise du 12 mars 1886 (3) art. 2, si, par suite de l'exploitation d'un chemin de fer, une personne perd la vie ou reçoit une blessure corporelle, et si la cause de l'accident doit être imputée à l'administration du chemin de fer ou aux employés, le propriétaire de l'entreprise doit payer des dommages et intérêts. Cette loi met en jeu la responsabilité délictuelle de la Compagnie vis-à-vis des voyageurs. Si au contraire l'accident survient à un ouvrier ou à un employé de la Compagnie, l'art. 3

(1) Cf. ZENS, *op. cit.*, p. 183.

(2) *Revue internationale de droit maritime*, t. III, 1887, p. 624.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1887, p. 588.

déclare la Compagnie responsable par application du risque professionnel, et cela même en l'absence de toute faute qui lui soit imputable.

C'est aussi le principe de la responsabilité délictuelle des Compagnies de chemins de fer qui est consacré par la loi norvégienne du 7 septembre 1854.

102. Japon. — D'après l'art. 974 du projet de Code civil japonais qui est passé dans le texte définitif : « Celui qui se charge du transport des personnes répond des accidents et dommages arrivés aux dites personnes, lorsqu'il est prouvé qu'ils ont été causés par sa faute ou sa négligence. » (1)

(1) LE ROY, *op. cit.*, p. 53.

CHAPITRE IV

Nature juridique de la Responsabilité du Transporteur Théorie Contractuelle

SECTION I

LES HÉSITATIONS DE LA DOCTRINE ET DE LA JURISPRUDENCE

103. D'après la théorie délictuelle, la victime d'un accident de transport, ou ses représentants, doivent, après avoir prouvé l'existence d'un dommage certain, né de l'accident, fournir encore au Tribunal la preuve d'une négligence, d'une faute juridique caractérisée, imputable au voiturier ou à ses agents. Il est arrivé parfois que le juge trouvait, en équité, qu'une indemnité devait être accordée au demandeur qui cependant n'était pas en mesure d'établir le tort du transporteur. L'interprète s'est alors tourné vers la doctrine et a cherché à faire passer « la théorie contractuelle » dans le domaine des faits.

La théorie contractuelle de la responsabilité des accidents de transport est aisée à définir. Elle consiste à considérer l'accident comme une éventualité prévue lors de la conclusion du contrat, éventualité dont les risques sont, bien entendu, laissés à la charge du voiturier. On applique aux rapports accidentels entre voyageurs et transporteurs, soit l'art. 1784 Code Civil — que nous avons discuté dans le chapitre précédent, — soit l'art. 1149 qui est ainsi conçu :

« Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de

« *dommages-intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'inexécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.* » On considère alors que le voiturier assume, lors de la conclusion du contrat, l'engagement d'amener le voyageur sain et sauf à destination. Le fait de l'accident est considéré comme mettant le voiturier dans la situation du débiteur qui ne peut remplir son obligation et qui, par ce seul fait, doit les dommages-intérêts. La victime aura donc seulement à prouver l'existence du contrat de transport, preuve fournie aisément par le billet, et la réalité de la lésion qu'elle a souffert. Dans bien des cas la solution du procès sera donnée par une expertise médicale.

104. Telle est, dans ses grandes lignes, la théorie contractuelle, mais aucun auteur n'a songé à lui donner une portée absolue. C'est au moment de délimiter l'obligation de sécurité imposée au voiturier que les divergences s'accusent. On peut dire que, parmi les nombreux auteurs qui ont préconisé la responsabilité contractuelle du transporteur de personnes, il n'y en a pas deux d'accord. Et cela n'est pas surprenant, car la théorie contractuelle, forgée de toutes pièces à côté de nos lois, repose sur un postulat imaginé pour les besoins de la cause.

Jamais le voiturier n'a prétendu assumer l'obligation de sécurité qu'on veut lui imposer, et cela est si vrai que seul le promoteur du système, M. Sainctelette (1), a osé aller jusqu'au bout et considérer comme absolue la responsabilité née des accidents. Dès qu'il a fallu sortir de la sphère des purs raison-

(1) SAINCTELETTE, *De la responsabilité et de la garantie*, 1884.

nements, pour aborder les problèmes pratiques, on s'est ingénié à amender la nouvelle théorie.

105. Certains auteurs se sont bornés à concrétiser l'obligation de sécurité en un certain nombre d'obligations précises; si le voiturier prouve qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour prévenir ou éviter l'accident, il rejette le fardeau de la preuve sur le demandeur, et on se retrouve alors sur le terrain délictuel (1). C'est ainsi que, pour M. Guy et pour M. Féolde, si le voiturier démontre qu'il a rigoureusement observé toutes les précautions réglementaires, le demandeur ne pourra plus obtenir d'indemnité qu'en prouvant la faute de son adversaire. En d'autres termes, le voiturier est considéré comme responsable de plein droit, mais seulement jusqu'à preuve contraire.

106. M. Sarrau est un peu plus sévère, et considère le voiturier comme responsable des accidents qui auraient pu être évités par un matériel plus moderne, en utilisant tous les derniers perfectionnements de la science (2).

Cette théorie a été soutenue devant la 5^e Chambre de la Cour de Paris, et rejetée par un arrêt très intéressant du 11 décembre 1910, après avoir triomphé le 23 novembre 1910 devant le Tribunal civil de la Seine. Il s'agissait d'un voyageur tombé par la portière d'un wagon, et qui reprochait à la Compagnie d'Orléans son système de fermeture, dit « serrure autoclave ». La Cour a jugé que l'approbation du Ministre des Travaux Publics suffisait à couvrir la Compagnie, et qu'on ne pouvait lui faire grief d'avoir doublé ensuite la serrure autoclave d'un loqueteau : « ...en effet, la recherche et l'adoption de toute amélioration qu'il est possible d'adopter

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, § 873.

(2) L. SARRAU, *Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport de personnes*.

« suivant les progrès de la science et les travaux des techniciens, n'impliquent pas qu'il y ait nécessairement imprudence à utiliser cet organe avant d'en avoir réalisé le dernier perfectionnement. »

M. Zens considère que le voiturier doit réaliser toutes les améliorations techniques, et qu'il ne peut plus être considéré comme responsable dès l'instant où elles n'auraient pas suffi à empêcher l'accident.

M. Guillouard dit que le voiturier n'est pas obligé de veiller sur la personne du voyageur, mais qu'il ne doit commettre aucune faute pouvant compromettre sa sécurité : *spondel periliam artis*.

107. Tout cela est bien vague. M. Cotelle et M. Chavegrin se placent à un point de vue un peu différent en appliquant au transport des voyageurs l'art. 1784 du Code civil. On est amené alors à diviser les accidents en deux catégories, ceux où le voyageur n'a pu avoir aucune initiative et a été réduit au rôle d'un simple colis : collision, déraillement... ; dans ces cas la responsabilité du voiturier est contractuelle. Au contraire si le voyageur tombe par la portière, ou est victime de tout autre accident qui n'aurait pu arriver à un objet inanimé, il ne peut obtenir d'indemnité qu'après avoir établi une faute à l'encontre du voiturier. M. Josserand (1) déclare que : « ce système est assurément le plus séduisant de tous ceux qui ont été proposés par les partisans de la responsabilité contractuelle. »

108. Le système qui est maintenant suivi en jurisprudence est plus simple et plus rigoureux pour le voiturier. Il a été préconisé par MM. Lyon-Caen et Renault, par M. Esmein et

(1) *Op. cit.*, § 872.

par M. Sarrut, il peut se résumer ainsi : le voiturier répond de l'accident arrivé au voyageur pendant l'exécution du contrat de transport, il ne peut s'exonérer qu'en prouvant la force majeure ou la faute de la victime.

SECTION II

LA JURISPRUDENCE ET LA DOCTRINE JUSQU'EN 1913

109. La Cour de Paris, dès le 27 novembre 1866, a rendu un arrêt consacrant la responsabilité contractuelle du voiturier; son opinion est basée sur l'assimilation des voyageurs aux marchandises : « Le voiturier répond, dit la Cour, sauf cas « fortuit ou force majeure, de la perte ou de l'avarie des choses « qui lui sont confiées. Ce principe doit, à plus forte raison, « s'appliquer aux transports de voyageurs. Le voyageur blessé « n'est donc pas tenu d'établir la faute de la Compagnie; c'est « au contraire à celle-ci à prouver le fait la déchargeant de « sa responsabilité. (1) »

Le Tribunal de Marseille (2), le 22 avril 1887, a jugé qu'il intervient un véritable contrat entre la Compagnie, commerçante, entrepreneur de transports, et le voyageur. Par ce contrat l'une des parties s'engage, non seulement à transporter l'autre à destination, « ...mais à l'y transporter avec toute la « sécurité et la protection qu'il dépend d'elle de lui donner. »

La Cour d'Aix (3), le 12 décembre 1888, déclare que : « ...on ne « saurait induire du silence de l'art. 1784 que son application « aux personnes doit être écartée. Le silence du législateur « s'explique au contraire, par cela même qu'un texte spécial

(1) *Sirey*, 67.2.320.

(2) *Sirey*, 87.2.230.

(3) *Sirey*, 88.2.138.

« n'était pas nécessaire... La Compagnie est responsable du préjudice résultant de l'inexécution du contrat de transport, « depuis le plus léger inconvénient, jusqu'aux lésions les plus graves. »

110. Le Tribunal de commerce de la Seine a lutté pendant longtemps en faveur de la thèse contractuelle. Les accidents de voitures sont fréquents à Paris et chacun d'eux, à la différence des accidents de chemin de fer, met en cause plusieurs voituriers; la victime se débat entre eux sans pouvoir souvent trouver un seul responsable, aussi le Tribunal de Commerce a-t-il cherché, dans la thèse contractuelle, un moyen de secourir plus souvent les victimes. Citons les jugements des : 27 février 1889 (1), 11 mars 1891 (2), 5 avril 1893 (3), 19 juillet 1893 (4), 21 février 1894 (5), 19 novembre 1894 (6). Après ce dernier jugement le Tribunal de Commerce, découragé par la résistance de la Cour de Cassation et de la Cour d'Appel, a suivi le mouvement et renoncé à la théorie contractuelle jusqu'en 1913.

Très net encore dans le sens de la responsabilité contractuelle est l'arrêt de la Cour de Paris du 27 juillet 1892 (7); à rapprocher d'un autre arrêt de la même Cour du 23 juillet 1894 (8), et d'un arrêt plus récent de la Cour de Pau du 2 février 1910 (9). L'arrêt de la Cour de Paris du 27 juillet 1892, tout en restreignant l'application de l'art. 1784 au transport

(1) *Le Droit*, 10 mars 1889.

(2) *Pandectes*, 92.2.58.

(3) *Le Droit*, 25 avril 1893.

(4) *Le Droit*, 29 juillet 1893.

(5) *Pandectes*, 95.2.36.

(6) *Le Droit*, 12 décembre 1894.

(7) *Dalloz*, 92.2.557 et *Sirey*, 93.2.92.

(8) *Dalloz*, 95.1.63.

(9) *Dalloz*, 1910.2.223.

des marchandises, admet le caractère contractuel de la responsabilité du transporteur de personnes. L'arrêt, très fortement motivé, fait découler, dans tous les cas, la responsabilité du voiturier des art. 1147 et 1315 du Code Civil, desquels il résulte que le débiteur qui ne remplit pas son obligation, doit les dommages-intérêts, à moins qu'il ne justifie que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. En conséquence, l'art. 1784 n'est qu'une application au transport des marchandises de ces principes généraux, et, s'il y a de grandes différences entre le transport des choses et celui des personnes « ...il ne s'ensuit pas que le transporteur ne « soit pas tenu de veiller à leur sécurité, sauf à invoquer, s'il y « a lieu, pour se décharger, la faute qu'elles ont pu commettre. « Le voyageur accidentellement blessé au cours d'un transport « est protégé par la seule force de son contrat, en dehors des « art. 1382 et suivants et, par suite, en pareil cas, le voiturier « est de plein droit responsable du dommage suivi, sauf qu'il « fasse la preuve que ce dommage provient d'une cause qui ne « lui est point imputable. »

111. Un jugement du Tribunal de Château-Thierry, en date du 22 janvier 1902 (1), porte que l'art. 1784, qui rend le transporteur responsable de toutes les pertes ou avaries des marchandises, sauf preuve contraire, est aussi applicable aux transports de personnes : « Par *chose transportée ou confiée*, on « doit entendre tout ce qui peut faire l'objet d'un transport, « sans en exclure les êtres humains; il serait vraiment étrange « que la responsabilité du transporteur fut moindre pour les « personnes que pour les choses inanimées. »

Enfin, la théorie de la responsabilité contractuelle se trouve

(1) LAMÉ-FLEURY, *Code annoté des chemins de fer*, 4^e édition, p. 669.

encore consacrée par un arrêt de la Cour de Riom du 30 juillet 1903 (1). Aux termes de cette décision, la charge de la preuve ne peut incomber au voyageur; mais cet arrêt n'a pas reçu l'approbation de la Cour Suprême; celle-ci a, sans doute, rejeté le pourvoi de la Compagnie, mais par le motif que des fautes avaient été constatées à la charge de celle-ci (2).

Le Tribunal civil de Toulouse a adopté le point de vue contractuel le 5 février 1905, ce jugement a été confirmé en partie par la Cour d'Appel de Toulouse le 11 janvier 1906, notamment, dans la partie qui nous intéresse. L'affaire a été ensuite portée devant la Cour de Cassation qui s'est prononcée seulement le 21 avril 1913 (3), à une époque où elle avait déjà adopté depuis quelque temps la théorie contractuelle. Un arrêt de la Cour de Paris du 2 février 1910 (4), et un arrêt de la Cour de Pau (5) de même date, se basent expressément sur la responsabilité contractuelle des Compagnies. L'arrêt de Pau déduit deux conséquences de la responsabilité contractuelle du voiturier dans le transport des personnes : la première, c'est que le voiturier doit, pour s'exonérer, prouver la force majeure, selon l'art. 1147 du Code Civil : puis, comme deuxième conséquence, que la responsabilité étant contractuelle, l'action en dommages-intérêts doit être portée devant le tribunal du lieu où le billet a été délivré, par application de l'article 420 du Code de Procédure Civile. C'est, en effet, dans ce lieu que le contrat a été conclu et le prix payé. Au contraire, si la responsabilité était délictuelle, l'action devrait être portée devant le tribunal du domicile du voiturier... Ces deux arrêts paraissent

(1) *Dalloz*, 1908.1.172.

(2) Cassation, 28 juin 1905; *Dalloz*, 1908.1.172.

(3) *Dalloz*, 1913.1.256.

(4) *Pandectes*, 1910.2.223.

(5) *Dalloz*, 1911.2.357.

être le début véritable de la jurisprudence contractuelle présente.

Pour terminer, citons un jugement du Tribunal civil d'Ussel, du 26 novembre 1910, infirmant un jugement du Tribunal de paix de Bort du 13 juillet 1910. Le jugement refuse toute indemnité en s'appuyant sur ce que l'...« accident ne pouvait être ni prévu ni empêché et a été ainsi provoqué par un cas de force majeure », (une trombe d'eau qui avait enlevé la voie) « il y a lieu de décider, par application des art. 1147, 1784 C. Civ. et 103 du C. C., qu'il ne pouvait donner lieu à aucuns dommages et intérêts. »

112. Comment donc justifier cette responsabilité contractuelle qui incomberait, d'après ces arrêts dissidents, aux Compagnies? Elle doit reposer évidemment sur le contrat d'où naissent les rapports entre le voyageur et le voiturier. Or, dit-on, ce contrat ne saurait être un transport, parce que l'art. 1784 ne vise que les marchandises; ni un dépôt, car il ne peut pas s'appliquer aux personnes. Dès lors, ce contrat, entre la Compagnie qui se trouve, par suite de la publicité de ses horaires et de ses barèmes, en état d'offre permanente vis-à-vis du public, et le voyageur qui accepte toutes les conditions proposées en payant le prix de son billet, a pour objet la conduite du voyageur à destination et, en même temps, l'obligation pour la Compagnie de veiller à la sécurité du voyageur pendant la durée du trajet, car, dans l'esprit de celui-ci, la sécurité est inséparable du transport, la Compagnie ne saurait donc prétendre qu'elle n'est pas tenue de réparer les suites d'un sinistre survenu au cours du trajet; en réalité elle est grevée d'une responsabilité contractuelle, et elle ne peut s'en exonérer qu'en fournissant la preuve d'un cas de force majeure ou d'une faute du voyageur.

113. M. Thaller, commentant la jurisprudence délictuelle en faveur au moment où il écrivait, dit (1) : « Le point de « départ de la jurisprudence paraît inexact... la responsabilité « lorsqu'il s'agit d'un transport, a bien sa source dans une « convention, non dans un délit : le voiturier s'est engagé à « transporter sain et sauf dans un délai stipulé... *Toutefois il « y a là des questions d'espèce.* »

M. Lyon-Caen se place au même point de vue, avec plus d'intransigeance : « Le voiturier est obligé contractuellement « envers le voyageur à le transporter au lieu de destination « convenu, à faire tout ce qui est en lui pour qu'il y arrive « sain et sauf (2). »

De même, les rédacteurs du répertoire Fusier-Herman, estiment que, sans contestation possible, un contrat intervient entre la Compagnie et le voyageur. Par suite, l'action en dommages-intérêts intentée par le voyageur, à raison d'un accident dont il est victime, est fondée sur une faute contractuelle (3). Ainsi le contrat de transport contiendrait, par sa nature même, une promesse générale de sécurité : « Le voyageur, écrit M. Saintelette (4), en payant son prix entendait « mettre à la charge du voiturier l'obligation de le conduire sain « et sauf à destination et le voiturier a consenti à le rendre « indemne de tout événement de transport. » M. Le Roy (5) prétend que le voyageur, en concluant le contrat de transport, pense à l'obligation de sécurité, et qu'elle joue un grand rôle pour le décider à utiliser tel ou tel moyen de transport.

(1) *Traité élémentaire de Droit commercial*, 1910, § 1185.

(2) Note au *Sirey*, 85.1.130.

(3) V^o Chemin de fer, n^o 2292 bis. Cf. LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. III, n^o 709; BAUDRY et WAHL, *op. cit.*, n^o 2553; MAZEN, *op. cit.*, p. 18.

(4) *De la responsabilité et de la garantie*, p. 61.

(5) *Op. cit.*, pp. 44 et 45.

M. Chauveau (1) se plaçant au même point de vue écrit : « Si un cocher venait dire à ceux qui se préparent à monter dans sa voiture : « Je veux bien vous conduire à tel endroit, mais je ne réponds pas de votre sécurité, ni des accidents possibles pendant la route. » Il est bien probable qu'aucune personne sensée ne consentirait à utiliser un pareil conducteur... Si une Compagnie de chemins de fer voulait insérer dans son cahier des charges une clause destinée à l'affranchir de l'obligation relative à la sécurité des voyageurs, cette clause ne recevrait pas l'approbation des pouvoirs publics appelés à se prononcer sur le cahier des charges. »

114. L'obligation primordiale du voiturier d'apporter la plus grande vigilance à sauvegarder la vie de ses voyageurs est évidemment sous-entendue dans le contrat de transport et, en langage courant, constitue la confiance. Tous les auteurs sont d'accord sur ce point et nous avouons ne pas comprendre en quoi il concerne particulièrement la thèse contractuelle, bien au contraire, les jugements appliquant la théorie délictuelle relèvent les manquements à une obligation de sécurité et, en les considérant comme une faute à la charge du voiturier, en font le motif et la base du droit à l'indemnité.

M. Esmein (2) dit que : « La sécurité du transport est aussi nécessaire au voyageur que le transport lui-même, ou plutôt elle en est inséparable, celui-ci, sans elle, n'ayant plus de but. » Ce point de vue nous paraît bien exagéré, il suffit de se reporter à notre introduction historique pour voir que, pendant des siècles, les déplacements étaient fort dangereux. Comme nous l'avons montré, aucune manière de voyager n'est absolument exempte de risques, pas même les voyages à

(1) Note aux *Pandectes*, 92.2.129.

(2) Note au *Sirey*, 1900.2.59 sous un arrêt de la Cour de Rouen du 8 déc. 1898.

piéd; pourquoi le voiturier serait-il l'assureur de ces risques? Affirmer n'est pas démontrer. Et la démonstration adoptée par M. Esmein n'est guère convaincante. Cet auteur, dont on sait la haute réputation dans les questions historiques, s'appuie surtout sur le droit romain (1). Or, les textes que nous avons sur le transport des personnes en droit romain sont très rares et insuffisants, leur rareté même prouverait, s'il en était besoin, combien le contrat de transport de personnes était peu fréquent et restreint à ce moment. Notre sujet est essentiellement moderne et il ne faut pas espérer trouver des précédents datant de 2.000 ans.

115. Les partisans de la thèse délictuelle ont soutenu que le fait, pour le voyageur, d'avoir conscience du danger qu'il court dans telle ou telle circonstance décharge tacitement le transporteur de tout ou partie de l'obligation de sécurité qu'il assume à l'égard des marchandises. La doctrine que nous étudions présentement déclare ce raisonnement inadmissible, et il nous semble en effet fort peu défendable, assez d'autres bons arguments repoussent toute assimilation entre les colis et les personnes.

116. MM. Lyon Caen et Renault écrivent qu' « ...à défaut « de texte spécial, les principes généraux du droit conduisent « à admettre, au point de vue de la preuve pour le transport « des personnes, une solution identique à celle que donne « l'article 1784 pour le transport des marchandises. Il serait « au moins singulier que la vie des personnes ne jouisse pas « de la même faveur que l'intégrité d'une marchandise quelconque, que l'on refuse à la personne la protection et la « défense que l'on reconnaît devoir aux colis. » Si cette apprè-

(1) *Digeste* : L. 1, § 3, *De exercitoria actione* (XIV, 1) et L. 10 pr., *De lege Rhodia* (XIV, 2). Cf aussi *Dig.* L. 2, § 2 *eodem titulo*.

ciation n'émanait pas d'auteurs aussi considérables, nous n'hésiterions pas à la déclarer superficielle. En effet, pour qu'une assimilation puisse exister, à la charge du voiturier, entre le voyageur et les marchandises, il faudrait que la même assimilation se produisît au point de vue des recettes, des tarifs. Or, c'est loin d'être le cas :

Les voyageurs, en effet, payent des tarifs uniformes moulés sur trois types différents, selon le confort apporté au transport. La différence de ces tarifs entre eux n'est pas très considérable et varie seulement du simple au double. Rien ne force, d'ailleurs, les personnes ayant une situation considérable, à payer le plus haut prix en prenant des billets de première classe, et il n'est pas rare de rencontrer en troisième classe des individus gagnant un salaire très élevé et fondés par suite, en cas d'accident, à demander des indemnités également importantes. Mais, si le voiturier, ou plus exactement l'entrepreneur de transport en commun, est contraint d'accepter au hasard, pour le même prix, tous ceux qui se présentent aux guichets en offrant de payer la valeur du transport dans une classe quelconque, les différences de situations sociales ne pourront manquer d'être mises en lumière par les victimes, ou leurs représentants, quand il faudra débattre le montant de l'indemnité. Celle-ci pourra varier dans des proportions considérables, et, le chirurgien empêché de faire des opérations importantes, l'acteur recevant de gros cachets, prétendront être aussi totalement indemnisés que l'ouvrier à trois francs par jour.

Pour les marchandises, la question se présente tout autrement et les taxes sont à beaucoup d'égards fixées *ad valorem*. Le prix du transport variera au moins dans le rapport de 1 à 5 suivant qu'il s'agit de houille mise en vrac par wagons, ou de meubles précieux emballés individuellement avec soin.

Et si nous passons du transport de ces meubles précieux au transport des valeurs proprement dites, le prix du transport variera alors peut être de 1 à 100. On comprend dans ces conditions que le voiturier puisse accepter justement toute la charge des risques, puisque le salaire qu'il reçoit est proportionné à la grandeur du péril. Le vieil adage latin est satisfait : *ubi emolumentum, ibi onus*. Nous n'avons rien trouvé de pareil dans le transport des personnes, aussi n'y a-t-il aucune raison d'assimiler les personnes aux marchandises, quant aux risques du transport.

L'argument consistant à dire que « la sécurité des personnes doit être aussi bien garantie que celle des colis » n'est pas un argument juridique, et ne paraît même pas vrai en équité. La sécurité des voyageurs n'est pas assurée par les indemnités versées en cas d'accident, qui sont déterminées par le droit civil; mais bien par des réglementations et un contrôle administratif étroit, sanctionnés par des textes du droit pénal (1). Nous verrons un peu plus loin que la loi sanctionne plus lourdement, en matière de chemins de fer, les règles ordinaires du droit pénal. Laissons donc de côté l'assimilation des voyageurs et des marchandises; nous avons vu qu'elle n'est pas fondée en équité puisque le voiturier n'est pas couvert de la même façon contre les risques; elle n'est pas plus fondée en droit puisqu'elle aboutit à une confusion.

117. M. Vansteenbergh (2) et M. Boulaud (3) se placent

(1) Cf. Loi du 15 juillet 1845, aggravant pour le cas des accidents de chemins de fer les art. 319 et 320 du Code Pénal.

(2) *Op. cit.*, p. 183.

(3) Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes, 1896, p. 76.

sur un meilleur terrain pour défendre la théorie contractuelle. Ils font remarquer que le voyageur, enfermé dans son wagon, ignore tout des causes de l'accident qui le saisit à l'improviste, et dont il n'a conscience qu'après avoir reçu la blessure. Si même le voyageur pouvait se rendre compte d'une erreur des employés du transporteur, il n'aurait aucune autorité pour la redresser et ne pourrait, à aucun titre, se faire obéir. Bien au contraire, c'est lui qui est placé sous la dépendance des agents du voiturier et tenu, au moins dans les transports en commun, d'obéir à leurs injonctions. Toutefois, ceci encore n'est pas un argument juridique.

C'est donc en se plaçant sur le terrain de l'équité, et aussi, avouons-le, pour suivre le mouvement moderne qui tend de plus en plus à protéger l'individu contre les collectivités, que la majorité de la doctrine s'est rangée à la théorie de la responsabilité contractuelle. Dans la question qui nous intéresse, comme un peu partout, les questions de tendance ont souvent pris le pas sur les questions du droit, et nous allons examiner des arrêts qui ne pourront pas toujours fournir des motifs vraiment juridiques à leurs décisions.

SECTION III

JURISPRUDENCE CONTRACTUELLE RÉCENTE

118. Comme nous l'avons vu, un important arrêt de la Cour de Cassation, Chambre civile, avait, le 10 novembre 1884, fixé la jurisprudence en ce sens que, dans le transport des personnes, les règles de la responsabilité civile sont exclusivement posées par les art. 1382 et suivants du Code civil.

Pour la première fois, le 21 novembre 1911 (1), la Chambre Civile hésita et parut réagir contre sa jurisprudence antérieure à propos de la compétence. Un contrat, passé entre un voyageur et une Compagnie de navigation attribuait compétence au tribunal de commerce, pour les difficultés auxquelles l'exécution du contrat de transport pouvait donner lieu; le voyageur, ayant été blessé, prétendait échapper à cette clause en affirmant qu'il agissait, non en vertu du contrat et des stipulations accessoires, mais en raison d'un quasi-délit imputable à la Compagnie. La Cour n'admit pas cette solution. Elle affirme que « l'exécution du contrat de transport comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination. » La Cour Suprême casse, en conséquence, un arrêt de la Cour d'Alger qui avait admis la prétention du demandeur.

En somme, la Chambre Civile admet dans cet arrêt la même formule que celle proposée par les défenseurs de la responsabilité contractuelle et, de cette décision du 21 novembre 1911 découlent deux conséquences importantes : 1^o Le tribunal compétent est certainement celui du lieu où le contrat s'est formé. Voir déjà en ce sens l'arrêt de la Cour de Pau du 2 février 1910 précité; — 2^o le transporteur étant désormais responsable, non en vertu de l'art. 1382, mais du contrat, ce sera à lui à s'exonérer des conséquences de l'accident, en démontrant le cas fortuit ou la force majeure. Les cas douteux seront à sa charge et ne seront plus supportés par le voyageur. Il est vrai que, si l'arrêt du 21 novembre 1911 a bien pour portée de transformer en contractuelle la responsabilité antérieurement délictuelle des voituriers, cette décision

(1) *Sirey*, 1912.1.73 et note de M. LYON-CAEN; *Dalloz*, 1913.1.249 note de M. SARRUT.

a été certainement préparée par la facilité avec laquelle les Cours d'Appel présumaient la faute de la Compagnie en cas de déraillement ou de catastrophe analogue (1).

Cet arrêt de la Cour de cassation a-t-il fait jurisprudence? Il paraissait, jusqu'en 1913, difficile de répondre d'une façon précise.

119. Le Tribunal de Commerce de la Seine s'est hâté de revenir à ses anciens errements et, dès le 25 novembre 1911, il s'empressait, à propos d'un accident de fiacre, de condamner la Compagnie Générale des Voitures, bien que le voyageur blessé n'ait prouvé aucune faute à la charge du voiturier. Le jugement du Tribunal de Commerce fut porté devant la Cour (5^e Chambre) qui rendit, le 18 mai 1912, un arrêt des plus intéressants sur de remarquables conclusions de M. le Substitut Laurence (2). M. Laurence discute à fond le point de droit et rejette aussi bien la théorie contractuelle pure de M. Saintelette que la théorie amendée de M. Chavegrin; il base son argumentation sur l'inapplicabilité aux voyageurs de l'article 1784 du Code Civil, et l'inexistence de la prétendue obligation de sécurité, obligation à la conclusion de laquelle manque le consentement d'au moins une des parties : « Or, prêter au transporteur l'intention d'assumer vis-à-vis de ses clients et d'une façon ferme une obligation absolue de sécurité, c'est entrer dans le domaine des suppositions gratuites et même des invraisemblances... Le voiturier et le voyageur sont unis par un double faisceau d'obligations; et si un accident survient, pourquoi présumer, en principe, que cet accident se rattache à l'inexécution d'une des obligations contenues dans l'un,

(1) Rouen, 9 décembre 1898, *Sirey*, 99.2.197; et Rouen, 3 décembre 1898, *Sirey*, 1900.2.57, *supra*, § 97.

(2) *Gazette du Palais*, 1912.1.615.

« plutôt qu'à l'inobservation d'un devoir contenu dans l'autre?... » La Cour, visiblement gagnée à la théorie délictuelle, n'a pas osé se prononcer complètement, sans doute afin d'éviter la cassation possible de son arrêt. Elle commence par déclarer inapplicable aux voyageurs l'art. 1784 du Code Civil; puis elle reconnaît l'existence d'une obligation de sécurité à la charge du transporteur, contrebalancée par le fait que le voyageur reste garant des conséquences de sa propre faute. Puisque chacun est garant de sa faute, conclut la Cour, il n'y a aucune raison pour modifier les règles ordinaires de la preuve dont le fardeau incombe au demandeur, en l'espèce le voyageur blessé.

La Cour de Paris a encore affirmé le point de vue délictuel, contraire à l'opinion de la Cour Suprême, dans un arrêt précité du 21 janvier 1913 (1).

120. La Cour de Cassation a accentué sa manière de voir dans un arrêt du 27 janvier 1913 (2) qui a paru cette fois faire jurisprudence et entraîner l'adoption de la théorie contractuelle. L'arrêt de 1913 de la Chambre Civile est plus caractéristique que celui du 21 novembre 1911; il a été rendu à propos d'un transport terrestre, et applique la théorie contractuelle, non plus seulement à une clause attributive de juridiction, mais aux règles légales de la compétence. Un voyageur blessé avait assigné la Compagnie de chemins de fer devant le tribunal de commerce du lieu où le contrat de transport avait été formé, et le prix du billet payé, en invoquant l'application de l'art. 420 du Code de Procédure Civile. Mais la Compagnie soutenait que l'action, par son caractère délictuel, devait être

(1) *Gazette des tribunaux*, 1^{er} semestre 1913, 2.201; et *supra* § 95.

(2) *Sirey*, 1913.1.77, note de M. LYON-CAEN; et *Dalloz*, 1913.1.249, note et conclusions de M. SARRUT.

portée devant le tribunal du siège social ou, tout au moins, par application de la jurisprudence des gares principales, devant le tribunal d'une gare succursale dans le rayon de laquelle l'accident était survenu. La Cour de Cassation admet la compétence du tribunal du lieu où le billet a été pris, et elle déclare, en termes d'une netteté absolue, que la responsabilité du transporteur est d'une nature contractuelle : « La délivrance d'un billet à un voyageur comporte, par elle-même, et sans qu'il soit besoin d'une stipulation expresse à cet égard, l'obligation pour la Compagnie de chemin de fer de conduire le voyageur sain et sauf à destination. Dans le cas contraire, il y a manquement de la Compagnie à ses engagements et inexécution de la convention... » Un peu plus loin, la Cour, déclare que l'action de la victime contre la Compagnie peut être intentée conformément à l'art. 1147 du Code Civil.

121. Cet arrêt a été rendu après des conclusions de M. le Procureur Général Sarrut qui constituent l'exposé le plus probant que nous ayons lu en faveur de la théorie contractuelle. M. Sarrut reconnaît l'inapplicabilité au transport des personnes des art. 1784 du Code Civil et 103 du Code de Commerce; mais il considère que, si le voyageur peut causer un accident par sa faute, la chose est susceptible par « son vice propre » de se détériorer elle-même, « les animaux vivants peuvent se blesser, occasionner des accidents comme les personnes. » Cet argument n'est pas personnel à M. Sarrut et a été plusieurs fois présenté par les défenseurs de la théorie contractuelle. Il semble qu'il ne résiste pas à une analyse un peu approfondie, en effet, le vice propre de la chose n'est autre que la faute de l'expéditeur, ou la force majeure; si le transporteur est déchargé en ce cas de sa responsabilité, ce n'est pas parce que la chose, à l'exemple d'une personne, a pu

se léser elle-même, c'est parce qu'on lui a remis une chose déjà avariée, non conforme à la déclaration qui a dû en être faite. La même remarque s'applique aux animaux vivants; si un cheval cause un accident en cours de transport et peut s'échapper, c'est que l'expéditeur l'aura mal attaché dans son écurie; s'il succombe au cours d'un voyage normal, c'est qu'il était déjà malade et hors d'état de supporter le transport.

122. M. Sarrut reproche au système délictuel de négliger « un élément de fait et de droit essentiel, le contrat de transport ». Mais il nous semble que l'accident est par essence, par étymologie et définition, un cas fortuit, même quand il résulte d'une faute du transporteur. Même s'il est démontré plus tard que le sinistre a été occasionné par la faute d'un agent, dont le voiturier doit répondre civilement, on ne peut pas supposer que l'accident soit entré dans les prévisions des contractants.

En acceptant pour un instant le point de vue de M. Sarrut, l'obligation pour le voiturier d'amener son client sain et sauf à destination, on ne peut pas dire qu'il y ait inexécution, mais bien impossibilité d'exécuter. Le voiturier pourrait alors avoir à prouver le cas fortuit (art. 1302, al. 3) s'il n'était pas évident. L'accident de chemin de fer est toujours un cas fortuit pour les deux parties et, s'il avait pu être prévu, la victime ne serait pas plus montée dans le train que l'exploitant n'aurait envoyé au péril son personnel et son matériel.

Une induction pouvait dès lors être très facilement tirée de l'arrêt du 27 janvier : c'est que, lorsque la Cour Suprême serait appelée à juger la question de fond, c'est-à-dire la détermination de l'étendue de la responsabilité du transporteur et la preuve de la faute, la Cour se prononcerait plus nettement encore en faveur de la responsabilité contractuelle. Et c'est, en effet, ce qu'elle n'a pas manqué de faire par une suite logique

de sa dernière orientation. Ce dernier terme a été marqué par un arrêt du 21 avril 1913, toutefois comme il a été rendu au sujet de l'accident survenu à un postier, nous allons ouvrir une parenthèse pour examiner la responsabilité des Compagnies dans ce cas particulier.

123. Agents des Postes. — La nouvelle jurisprudence exerce une répercussion sur cette question : en cas d'accident survenu à un agent des Postes dans le transport, faut-il décider qu'il n'a pas à faire la preuve de la faute et de la responsabilité de la Compagnie, mais que c'est celle-ci au contraire qui doit démontrer son irresponsabilité?

Avant la jurisprudence nouvelle concernant la responsabilité contractuelle des transporteurs, la question était réglée de la manière suivante : si l'accident se produit pendant que les employés sont dans les wagons-postes, on ne peut prétendre qu'ils sont au service de la Compagnie du chemin de fer et qu'ils collaborent au transport. La Compagnie leur est, en principe, étrangère; elle est donc un tiers responsable qui peut être condamné à la réparation de l'entier préjudice et non pas seulement aux indemnités de la loi du 9 avril 1898. Ce point était fermement établi en jurisprudence, pour le cas où une faute est relevée à l'encontre du chemin de fer. Citons parmi les arrêts récents celui rendu par la Cour de Pau le 22 juillet 1912 (1), et celui de la Cour de Toulouse du 24 juillet 1912 (2).

124. Mais, au début de 1913, la Cour de Cassation avait admis dans ses derniers arrêts, que c'était à la Compagnie ayant contracté avec le voyageur, à faire la preuve de son

(1) *Sirey*, 1912.2.271.

(2) *Sirey*, 1913.2.144.

irresponsabilité en cas d'accident, le voyageur étant dès lors dispensé de prouver la faute de la Compagnie. Comment appliquer cette solution à l'égard de l'employé des Postes? A la différence d'un voyageur ordinaire, il n'a pas pris de billet et n'a pas contracté. Toutefois, il faut remarquer que l'Etat, en convenant que les lettres seront transportées dans des compartiments spéciaux, avec un personnel pour le triage, stipule le transport simultanément pour la correspondance et le personnel, de même que le propriétaire d'animaux stipule le transport pour ceux-ci et leurs gardiens. Il y aurait donc un contrat, ou plus exactement une stipulation pour autrui, ayant pour conséquence de décharger l'employé des Postes de toute preuve. Cependant, la Cour d'Amiens s'est prononcée en sens contraire le 3 janvier 1913 (1); elle déclare que les Compagnies de chemins de fer ne sont pas, en principe, responsables vis-à-vis des agents ambulants des Postes qui, à raison de leurs fonctions, circulent dans les trains de voyageurs. « Les agents des Postes, » porte l'arrêt, « ne peuvent « être assimilés à des voyageurs; s'ils sont admis, à raison de « leurs fonctions, à circuler dans les gares, c'est à leurs risques « et périls, ainsi que le rappelle une circulaire du Ministre des « Travaux Publics du 30 décembre 1895; ils doivent veiller « eux-mêmes à leur propre sécurité. » Cette solution ne concerne, d'ailleurs, que les accidents survenus dans les gares; son application à des accidents arrivés en cours de route est plus douteuse. On doit noter, à la vérité, que la solution donnée par la Cour d'Amiens se trouvait déjà dans un arrêt de la Cour de Paris du 26 décembre 1908 (2). Mais, à cette époque, cette décision était en harmonie avec la jurisprudence de la

(1) *Dalloz*, 1913.2.183.

(2) *Gazette des Tribunaux*, 1909, 1^{er} semestre, 2, 321.

Cour Suprême qui attribuait un caractère purement délictuel à la responsabilité du transporteur de personnes.

La décision précitée de la Cour d'Amiens a été formellement contredite par un arrêt de la Cour Suprême, qui a saisi cette occasion d'affirmer, avec plus d'énergie encore, sa nouvelle jurisprudence contractuelle. L'arrêt auquel nous faisons allusion a été rendu le 21 avril 1913 (1) sur une action intentée, contre la Compagnie d'Orléans, par la veuve d'un agent des Postes décédé à la suite d'une blessure causée par un déraillement.

Il y avait, dans ce procès, une difficulté résultant de la question de savoir si un agent des Postes peut être assimilé à un voyageur. La Cour de Cassation tranche cette première question, en déclarant que « la Compagnie de chemins de fer, tenue en vertu de l'art. 56 du cahier des charges, d'assurer le transport des agents nécessaire au service des Postes, « avait contracté par là même l'obligation d'amener ces agents, « comme tous les autres voyageurs sains et saufs à destination. »

Puis, sur la question de la faute et de sa preuve, l'arrêt décide « que la Compagnie n'ayant pas fait la preuve que « l'accident provient d'une cause étrangère qui ne pouvait « lui être imputée, était responsable, aux termes de l'art. 1147, « des conséquences de l'inexécution du contrat de transport. » C'est la consécration formelle de la théorie contractuelle et, nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer combien il paraît bizarre d'assimiler la mort d'un être humain à l'inexécution d'un contrat.

A un autre point de vue encore, la Cour Suprême accentue

(1) Cass. civile, 21 avril 1913, *Gazette du Palais*, 1913.1.697; *Sirey*, 1914. et Note de M. LYON-CAEN; *Dalloz*, 1913.1.257 et Note de M. SARRUT.

son opinion, au point de vue de l'action en dommages et intérêts : « l'action en dommages et intérêts, ainsi fondée « sur des faits constitutifs du manquement à une obligation « contractuelle, n'était pas soumise à la prescription de trois « ans édictée par l'art. 638 du Code d'Instruction Criminelle « pour l'action civile résultant d'un délit. »

Après ces décisions, on peut considérer comme complet le revirement de la Cour Suprême. Revenant sur ses arrêts anciens qui se prononçaient en faveur de la responsabilité délictuelle du transporteur pour les accidents survenus au voyageur, elle se prononce catégoriquement pour la responsabilité contractuelle. Les annotateurs de ces arrêts au Sirey et au Dalloz, MM. Lyon-Caen et Sarrut, approuvent, dans leurs dissertations, ce revirement de jurisprudence ; il n'y a pas lieu de s'en étonner, car ils ont été de tout temps les défenseurs de la théorie de la responsabilité contractuelle.

125. Il nous reste maintenant à passer en revue les décisions récentes qui ont procédé des errements nouveaux indiqués par la Cour Suprême. Certaines juridictions se sont hâtées de suivre l'évolution dès l'arrêt précité du 21 novembre 1911 (1), tandis que le plus grand nombre ont attendu jusqu'après l'arrêt du 27 janvier 1913 pour modifier leur orientation.

Le Tribunal de Commerce de la Seine est revenu aussitôt à une jurisprudence qu'il avait longtemps défendue. Le 13 mars 1913 (2), à propos d'un accident d'automobile, les juges consulaires condamnaient la Compagnie des Autos-fiacres en vertu des art. 1147 et 1148 du Code Civil, la déclarant

(1) *Supra*, § 118.

(2) *Journal des Transports*, 19 juillet 1913, p. 353, Braulis c. Autos-fiacres.

responsable civilement *de plano*. Le transporteur invoquait vainement pour se décharger l'existence d'un cas fortuit : « l'éclatement d'un pneumatique ne doit pas être considéré comme une cause étrangère, ni comme un cas fortuit ou de force majeure dont les conséquences ne seraient point imputables au conducteur de la voiture. »

La même juridiction a eu à se prononcer peu de temps après au sujet d'un accident de chemin de fer. Un voyageur était tombé par la portière en cours de route et réclamait une indemnité à la Compagnie. Le Tribunal de Commerce donne raison à la Compagnie d'Orléans, et considère que l'accident est arrivé par la faute de la victime qui a mis ainsi le transporteur dans l'impossibilité d'accomplir son obligation d'amener le voyageur sain et sauf à destination (1). Ce jugement affirme la théorie contractuelle avec plus de netteté encore que le précédent.

Dès le 31 janvier 1913, le tribunal civil de Villefranche-de-Rouergue déclare que : « la délivrance d'un billet de chemin de fer à un voyageur comporte par elle-même l'obligation pour la compagnie d'amener ce voyageur sain et sauf à destination » (2).

Le 2 juin 1913, la Cour de Poitiers, réformant un jugement rendu le 30 décembre 1912 par le Tribunal de Commerce de Poitiers, condamne la Compagnie des Tramways électriques de Poitiers (3) à payer une indemnité à un voyageur projeté à terre dans une courbe. La Cour, après avoir relevé des fautes caractérisées à la charge des agents du transporteur, qui avaient négligé d'accrocher la chaîne de sûreté, ajoute que la

(1) Tribunal de Commerce de la Seine, 17 décembre 1913, présidence de M. Cormier.

(2) *Gazette des tribunaux du Midi*, 15 juin 1913.

(3) SARRUT, *op. cit.*, mars 1915.

Compagnie « était conventionnellement tenue de transporter
« L... sain et sauf à destination, qu'elle n'a pas rempli l'obli-
« gation qui pesait sur elle, et qu'elle n'établit point que cette
« inexécution du contrat proviendrait d'un cas fortuit, de la
« force majeure ou de la faute de la victime. »

126. La 4^e Chambre du Tribunal Civil de la Seine, le 21 juin 1913, refuse de rendre la Compagnie de l'Est responsable de la chute d'un enfant par la portière. Le Tribunal semble admettre avec répugnance la théorie contractuelle, il fait remarquer qu'aucune faute n'est articulée à l'encontre de la Compagnie, tandis qu'au contraire l'imprudence de la petite victime est très vraisemblable. Le Tribunal déclare que la nouvelle jurisprudence de la Cour de Cassation ne s'applique qu'aux accidents de transports proprement dits, indépendants du fait du voyageur, et non à de simples accidents personnels, qu'alors une faute doit être articulée à l'encontre de la Compagnie pour engager sa responsabilité (1). Nous voyons là une tendance générale des juridictions à restreindre la théorie contractuelle aux cas de grands accidents, et à exiger la preuve d'une faute du transporteur pour les accidents individuels. On distingue en somme, le cas où un voyageur isolé est blessé sans que le véhicule qui le contenait, ou l'agent dont il est victime, aient présenté aucune circonstance anormale; alors les tribunaux hésitent à déclarer le transporteur responsable *de plano*, l'hypothèse d'une faute de la victime se présentant avec trop de vraisemblance (2).

Au contraire, si le véhiculé a subi un choc extraordinaire, si le train a déraillé ou si l'auto a versé, le juge est porté à considérer la victime comme étrangère à l'accident dont elle

(1) *Journal des transports*, 16 août 1913, p. 402, *supra*, § 107.

(2) Cf. *supra*, § 107.

souffre. Alors l'indemnité est accordée bien plus aisément avec la théorie contractuelle. Mais, comme il s'agit en somme d'une innovation « prétorienne », introduite pour des raisons pratiques, le juge ne s'est pas senti lié par l'art. 1147 du Code Civil, dans le cas où son application stricte a pu sembler contraire à l'équité.

SECTION IV

LA JURISPRUDENCE

APRÈS AVOIR ACCEPTÉ LA THÉORIE CONTRACTUELLE EN RESTREINT LA PORTÉE

127. Nous venons de citer deux jugements qui ont refusé d'appliquer la règle essentielle — celle relative au fardeau de la preuve — aux victimes de chutes par la portière. Une autre constatation très voisine peut être faite, c'est que, depuis la nouvelle jurisprudence, les tribunaux se sont montrés beaucoup moins larges pour accorder des indemnités aux voyageurs blessés par les fermetures brusques de portières.

Il a été admis jusqu'à ces dernières années que les employés devaient avertir les voyageurs avant de refermer les portières. Citons en particulier comme très explicite un jugement du Tribunal civil de la Seine du 6 juillet 1897 (1). En l'espèce, la victime avait commis une grave imprudence en plaçant sa main dans la rainure; néanmoins le Tribunal condamne la Compagnie, considérée comme responsable quasi-délictuellement du geste trop vif de son employé.

Un cas tout à fait analogue s'est représenté en 1912 devant le Tribunal correctionnel de la Seine. La Compagnie du Nord,

(1) PAUL LANOIR, *Manuel pratique du voyageur*, p. 284.

défenderesse, n'a pas invoqué la théorie délictuelle, elle s'est bornée à soutenir que le voyageur était en âge de pourvoir lui-même à sa propre sécurité, qu'avec le trafic intense qui a lieu dans les gares il est impossible aux agents d'aviser les voyageurs de la fermeture des portières, que ceux-ci doivent se conduire « à l'américaine » et veiller eux-même à leur propre sécurité. Le Tribunal a donné gain de cause à la Compagnie (1), en fondant sa décision sur ce qu'« aucun règlement « n'oblige les employés à appeler spécialement l'attention des « voyageurs lorsqu'ils ferment les portières des voitures ».

Le Tribunal Civil de la Seine a affirmé cette manière de voir (2) dans un jugement du 8 juillet 1915. Il a considéré qu'« aucun règlement ni aucune clause du cahier des charges « n'obligent les employés d'aviser préalablement les voyageurs « de la fermeture des portières »; par suite, la faute commise par la victime en laissant sa main dans l'entrebaillement, est de nature à exonérer entièrement la Compagnie, « soit que « l'on envisage la non exécution du contrat de transport, soit « que l'on se place, ainsi que l'a fait la demanderesse, sur le « terrain de l'art. 1382 du Code Napoléon. »

128. La Cour de Lyon, le 15 octobre 1913, déclare « que l'on « donnerait une extension abusive à la dernière jurisprudence « de la Cour de Cassation en disant que, par le seul fait de la « délivrance d'un billet de transport à un voyageur, une Com- « pagnie de chemins de fer assume tous les risques auxquels il « peut être exposé à partir de ce moment... » Il s'agissait d'un voyageur qui avait fait une chute assez grave en traversant les voies; la Cour constate qu'avec l'attention la plus élémentaire, il aurait pu éviter le champignon du rail contre lequel

(1) Tribunal de la Seine, 31 janvier 1912.

(2) 4^e Chambre, Dubois c. Chemin de fer du Nord.

il a buté, que le demandeur est victime de son inattention seule, et ne saurait par suite invoquer l'obligation de sécurité mise à la charge de la Compagnie (1).

Un arrêt très intéressant a été rendu le 4 décembre 1913 par la Cour de Montpellier. Il s'agissait d'un voyageur qui, traversant les voies en dehors de l'espace ménagé à cet effet, avait été tamponné et blessé par un transbordeur électrique. La Compagnie d'Orléans déclarait inapplicable la nouvelle jurisprudence de la Cour de Cassation, voulant en limiter l'application au temps durant lequel les voyageurs sont enfermés dans les wagons. La Cour repousse cette thèse et déclare que : « l'exécution du contrat commencée au moment où, sur la « présentation de son billet, il (le voyageur) avait pénétré dans « la gare de départ, ne devait prendre fin que, lorsque son voyage « accompli, il sortirait de la gare d'arrivée et restituerait son « titre... » La Cour, examinant ensuite les circonstances de fait qui ont entouré l'accident, déclare les responsabilités partagées et décide qu'il en sera de même pour l'indemnité : la responsabilité de la Compagnie découle du contrat, néanmoins les fautes commises par ses agents doivent être prises en considération pour diminuer l'importance de celle qui incombe à la victime.

129. Le 17 février 1914, la Cour d'Appel de Bourges décide que, si le voyageur ne remplit pas ses obligations et en particulier ne descend pas du train en arrivant à une gare de transbordement, il met la Compagnie dans l'impossibilité de l'amener sain et sauf à destination. Dans l'espèce il s'agissait d'un voyageur qui, au lieu de changer de train, s'était endormi et laissé emmener dans une voie de garage; se réveillant dans

(1) SARRUT, *op. cit.*, mars 1915, Reculon c. C^{ie} P. L. M.

la nuit, il était tombé dans une fosse à piquer le feu en tentant de regagner la gare. La Cour exonère la Compagnie, bien que la visite des compartiments à l'arrivée ait sûrement été exécutée trop rapidement, le fait d'avoir sommé à haute voix les voyageurs de descendre est considéré comme suffisant (1).

Et si, au lieu de ne pas descendre au terminus du train, le voyageur se borne à y rester au-delà de la station marquée sur son billet il ne peut plus invoquer son contrat pour demander une indemnité en cas d'accident, et ne pourra baser sa demande que sur l'art. 1382 (2). Ceci résulte d'un arrêt précité de la Cour de Pau du 6 mars 1914 (3).

La question de savoir quand débute l'exécution du contrat de transport s'est aussi posée devant les tribunaux; nous avons vu que les jurisprudences française et belge (4), avaient tendance à ne considérer le contrat comme en cours d'exécution qu'après l'embarquement des voyageurs. (En ce sens, voyez Tribunal Civil de la Seine (1^{re} Chambre) du 27 janvier 1914 et 11 juin 1916, Cour de Bruxelles du 25 juillet 1912 précités (4); *contra*, arrêt de la Cour de Montpellier du 4 décembre 1913, précité (5).

130. Mentionnons encore un arrêt de la Cour de Lyon, du 5 avril 1914 (3), qui déclare la Compagnie P. L. M. tenue contractuellement d'amener sain et sauf à destination un cuirassier escortant deux chevaux et voyageant dans leur écurie. Et enfin, tout récemment, un jugement du Tribunal

(1) Ce jugement procède des mêmes principes que celui cité au § 127 du Trib. Corr. Seine, du 31 janvier 1912 : Le voyageur doit pourvoir lui-même au soin de sa sûreté, il voyage « à l'américaine ».

(2) V. dans le Chap. I, § 23.

(3) SARRUT, *op. cit.*, mars 1915.

(4) *Supra* Chap. I, § 28.

(5) *Supra*, § 128.

de Boulogne-sur-Mer, datant de juillet 1915. Cette dernière décision est extrêmement sévère pour la Compagnie du Nord qui pourtant, bien que l'accident se soit produit à Pont-de-Brique dans la zone des armées, n'avait pas cherché à exciper de l'état de guerre pour diminuer sa responsabilité : Un voyageur ivre descend à contre-voie au moment du passage d'un express allant en sens contraire. Le voyageur a le temps de remonter, mais le porte-signal d'un fourgon de l'express brise la glace de la portière mal fermée, et les éclats de verre blessent plusieurs voyageurs. Le Tribunal condamne la Compagnie en se basant sur la théorie contractuelle, la faute commise par le voyageur en tentant de descendre à contre-voie est neutralisée par le vice de construction du porte-signal (?) en saillie, et le manque de surveillance à contre-voie... il est douteux que cette décision extrêmement rigoureuse soit maintenue en appel.

Des décisions encore plus récentes se sont référées à la théorie contractuelle, mais, comme elles tiennent compte des circonstances spéciales tenant à l'état de guerre, nous en réservons l'étude pour le Chapitre VI *infra*.

131. Toutefois nous pouvons encore citer ici l'arrêt rendu le 28 juin 1916 par la Chambre des Requêtes, comme confirmant l'adoption par la Cour Suprême de la théorie contractuelle et en précisant l'application.

Il s'agissait en l'espèce d'un accident de voiture, la victime, une dame L..., avait obtenu, devant le Tribunal de Commerce de la Seine, une condamnation basée sur l'art. 1147 du Code Civil contre la Compagnie générale des voitures. La Compagnie, s'étant pourvue en Cassation contre ce jugement du 26 janvier 1915, l'affaire vint devant la Cour Suprême et fit l'objet d'un rapport intéressant de M. le Conseiller Cadot de Ville-

nomble (1). Ce rapport traite dans son ensemble la question de la responsabilité contractuelle du transporteur de personnes, et en précise les conséquences relatives notamment, à la prescription et au droit d'action des héritiers.

Toutefois, l'auteur du rapport n'admet pas la théorie contractuelle aussi complètement qu'elle avait paru résulter des conclusions précitées de M. le Procureur général Sarrut, et il se prononce très fermement pour une distinction entre les accidents individuels, régis par l'art. 1382, et les accidents de transport proprement dits régis par l'art. 1147 : « ...Il nous « paraît permis d'admettre, avec M. Chavegrin, que la « responsabilité du voiturier soit tantôt contractuelle, tantôt « délictuelle; que, parmi les accidents dont les voyageurs sont « exposés à souffrir, les uns demeurés en dehors de la conven- « tion peuvent comporter l'application des art. 1382 et sui- « vants... mais affirmer que le voiturier sera toujours condam- « né nous paraît constituer une exagération excessive des « conséquences de la doctrine nouvelle qui n'enlève point, par « ailleurs, au juge du fond, le droit de constater et apprécier « souverainement les faits... »

Ainsi comprise, la théorie contractuelle, comme nous l'avons dit, ne différera guère dans la pratique de la théorie délictuelle. Et l'arrêt intervenu après ce rapport ne doit pas modifier ce point de vue. En effet, après avoir rejeté le premier moyen de pourvoi, basé sur l'inapplicabilité à la responsabilité des accidents de personnes de l'art. 1147 du Code Civil, la Cour Suprême, rejette également le deuxième moyen fondé sur l'inobservation par le demandeur des art. 103 et 108 du Code de Commerce. Nous reviendrons (2) ultérieurement sur

(1) *Gazette des Tribunaux* du 23 sept. 1916.

(2) V. *infra*, Chap. IX.

ce dernier point, qui limite et précise la nouvelle jurisprudence de la Cour de Cassation, en refusant entièrement tout essai d'assimilation entre les voyageurs et les marchandises.

Tout en approuvant ceci sans réserves, qu'il nous soit permis de noter une opposition formelle entre cette deuxième partie de l'arrêt du 28 juin 1916 et l'argument *ad hominem* des partisans de la théorie contractuelle; argument consistant à reprocher à la thèse délictuelle de sanctionner différemment les accidents de personnes, et les pertes et avaries des marchandises.

Nous tenons à faire remarquer que, s'il y a là une contradiction, nos adversaires, pas plus que nous-mêmes ne sauraient y échapper.

SECTION V

CONSÉQUENCES POUR LES VOYAGEURS DE LA THÉORIE CONTRACTUELLE

132. Nous avons dit que c'est en considération de l'intérêt des voyageurs, plus encore que pour des motifs vraiment juridiques, que M. Sarrut a pu entraîner la conviction de la Cour Suprême en faveur de la théorie contractuelle. Il nous reste à examiner quels seront les conséquences de la jurisprudence nouvelle, il y en a de préjudiciables aux voyageurs que nous allons examiner d'abord.

A. 1) Dans certains cas particuliers, on pourra se demander si le transporteur est bien tenu en vertu d'un contrat de transport, de là une source nouvelle de difficultés. L'arrêt de Cassation du 21 avril 1913, précité, a résolu une de ces difficultés pour le cas d'un postier voyageant pour les besoins de son service; la Compagnie, dit l'arrêt, a toujours contracté, non avec le postier, mais avec l'Etat.

Mais d'autres difficultés, non encore résolues, pourraient surgir que nous allons énumérer rapidement.

Si l'accident est arrivé à *un aliéné*, on pourra dire que le contrat est nul, pour défaut de consentement. En ce cas, il nous semble pourtant que la jurisprudence contractuelle doit être appliquée à la victime tant qu'elle lui est favorable. Nos lois permettent d'annuler, pour défaut de consentement, les actes faits par un insensé, mais, en l'espèce, il sera monté en wagon comme une personne raisonnable, et on n'aperçoit pas de motif pour le priver d'une protection que la Cour Suprême a cru devoir accorder à tous les voyageurs. Naturellement, si la folie a été la cause de l'accident dont il est victime, la Compagnie sera exonérée suivant les principes ordinairement suivis : on ne saurait exiger que les agents du transporteur examinent la mentalité de toutes les personnes qui se présentent aux guichets pour obtenir des billets. L'accident occasionné par un fou doit être considéré comme un cas fortuit et ne donner lieu à aucune indemnité ; si un tiers a été lésé, il ne pourrait se retourner contre le transporteur qu'en invoquant un défaut de surveillance de ses agents (1). C'est le cas des attentats que nous avons discuté au chapitre I *supra*.

Si l'accident est arrivé à *un condamné* transporté par mesure administrative, il nous semble qu'une distinction s'imposerait suivant la privation plus ou moins grande des droits civils encourue par la victime. S'il s'agit d'une peine légère n'entraînant pas de conséquences civiles, le condamné pourra être assimilé à un postier. On dira encore que l'Etat a contracté avec le transporteur au nom et en faveur de la victime qui pourra baser sur le contrat sa demande d'indem-

(1) *Supra*, Chap. I, § 38.

nité. Si au contraire il s'agit d'un condamné à une peine perpétuelle afflictive et infamante, nous ne voyons pas à quel titre la victime, ou ses ayants droits, pourraient demander des dommages-intérêts. L'incapacité du condamné est une véritable peine, c'est une incapacité de s'enrichir, on n'aperçoit donc pas de base matérielle permettant de fixer un quantum à l'indemnité, ni par suite d'intérêt permettant d'agir. Les mêmes principes permettront de dire, dans le cas d'un condamné à une peine temporaire, qu'il y aura lieu à indemnité, mais que la base de l'indemnité ne pourra être fixée qu'en égard à la diminution de capacité professionnelle postérieure à l'incapacité; il faudra attendre que la privation de droits civils ait pris fin pour fixer le quantum de l'indemnité, mais son principe pourrait être accordé selon la jurisprudence contractuelle.

133. Un autre cas particulier et tout à fait d'actualité est celui des *prisonniers de guerre*. Peut-il y avoir responsabilité contractuelle dans le transport des prisonniers de guerre? A notre avis il ne peut pas y avoir responsabilité des Compagnies. Le transport des prisonniers est un fait de guerre par essence, il doit être effectué avec toute la prudence et le soin possibles par raison d'humanité, mais, en cas d'accident, on ne voit pas qui pourrait réclamer une indemnité. Des lois et décrets spéciaux ont frappé les sujets ennemis en France d'une interdiction absolue d'acquérir qui ressemble à la privation totale des droits civils pour les condamnés de droit commun; cette interdiction frappe les sujets allemands et austro-hongrois, mais ne vise pas les turcs qui pourraient donc être envisagés, à la rigueur, comme ayant contracté avec le transporteur par l'entremise de l'autorité militaire.

Mais, une autre considération susdite s'oppose à toute

action : le transport des prisonniers peut toujours être considéré comme effectué en vue de les mettre dans l'impossibilité de fuir, comme inspiré par des nécessités militaires et alors il cesse d'être un acte ordinaire, créant des situations juridiques, pour devenir un simple fait de guerre. Les transporteurs français ne devront pas plus d'indemnités aux prisonniers ennemis tués ou blessés dans des accidents de transport, que l'Etat n'en donnerait aux combattants tués ou blessés par nos troupes sur le champ de bataille. Pas plus par la théorie contractuelle que par la théorie délictuelle, les prisonniers de guerre ne pourraient être indemnisés à la suite d'un accident de transport. Seul le juge répressif pourrait, dans certains cas, prononcer une sanction pénale contre les auteurs responsables.

134. 2) La responsabilité contractuelle pourrait ne pas donner lieu à une indemnité calculée *sur la même base* que celle de la responsabilité délictuelle : l'art. 1150 limite la responsabilité du débiteur en vertu d'un contrat aux dommages-intérêts qui ont été prévus, ou qui ont pu être prévus lors de la conclusion du contrat. Au contraire, dans la faute délictuelle, les dommages-intérêts peuvent comprendre tout le préjudice subi. Toutefois, si avec l'interprétation généralement donnée aujourd'hui, on suppose que le contrat de transport engendre une obligation de sécurité à la charge du voiturier, il devient difficile de découvrir un préjudice que l'on n'aurait pas dû prévoir. D'ailleurs nous reviendrons sur ces points à propos du quantum de l'indemnité (1).

3) En général, dans les obligations contractuelles, il est possible aux parties de changer conventionnellement la charge des risques. Si la responsabilité du transporteur de

(1) V. Chap. X, sect. 2 *infra*.

personnes est purement contractuelle, rien ne s'opposerait donc à l'insertion dans le contrat de transport de clauses de non responsabilité. Le transporteur pourrait s'exonérer ainsi des conséquences de la faute, sauf en ce qui concerne la faute lourde ou le dol.

En effet, la loi du 17 mars 1905 (loi Rabier), insérée dans l'art. 103 du Code de Commerce, n'est pas applicable au transport des personnes. Le texte, les motifs et les travaux préparatoires de cette loi sont d'accord pour en restreindre l'application au transport des marchandises (1); son caractère exceptionnel, exorbitant du droit commun des conventions, rend vraiment impossible toute interprétation extensive. Par suite, on pourrait concevoir des clauses de certains tarifs excluant la responsabilité du voiturier, comme les cartes d'abonnements excluent les indemnités pour retards ou déclassement. Depuis longtemps, dans cet ordre d'idées, les Compagnies de chemins de fer délivrent les autorisations de voyager sur les machines « aux risques et périls » du titulaire, c'est le seul aperçu pratique dont nous ayons eu connaissance au sujet des clauses de non responsabilité pour accidents, encore ne sommes-nous pas fixés sur la portée d'une pareille clause. Celle-ci est usuelle depuis fort longtemps, et en particulier à une époque où la jurisprudence, considérant comme délictuelle la responsabilité du voiturier, aurait certainement déclaré contraire à l'ordre public toute limitation aux droits éventuels de la victime d'un accident. En fait, les chemins de fer ont toujours délivré très difficilement les « permis de machines » et nous ne savons pas que leur emploi ait donné lieu à contestations.

(1) Dans ce sens JOSSERAND, *op. cit.*, § 861 et *contra* LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, § 716.

135. 4) Il n'est pas certain que l'action en responsabilité, dirigée contre la Compagnie en raison de l'accident, présente les mêmes caractères suivant qu'elle est intentée par la victime elle-même, ou qu'elle émane de ses héritiers ou de son légataire universel. Incontestablement, l'action exercée par la victime elle-même présente, en vertu de la nouvelle jurisprudence de la Cour de Cassation, un caractère contractuel : Mais il n'est pas certain que ce caractère persiste lorsque l'action passe aux parents de la victime, décédée des suites de l'accident, qui réclament la réparation du préjudice matériel ou moral qui leur est causé par la mort. Car les parents ne font pas valoir un droit recueilli, à titre d'héritiers, dans le patrimoine de la victime ; ils agissent en leur nom personnel, ils invoquent le droit à la réparation d'un préjudice moral ou matériel qu'ils ont personnellement souffert ; dans ces conditions, on ne voit pas comment on pourrait assigner à leur action un autre fondement que la responsabilité délictuelle du transporteur.

Vainement voudrait-on alléguer que le voyageur était créancier vis-à-vis de la Compagnie d'une obligation contractuelle, cette créance passerait aux héritiers, ou au légataire universel, avec les autres éléments du patrimoine, et le transporteur ne saurait, par suite du sinistre, être exonéré des conséquences de son engagement. Ces arguments sont sans portée, car les représentants de la victime d'un accident poursuivent en justice, non pas une indemnité correspondant au tort, à la perte de vie, subie par la victime elle-même, mais un dédommagement de la perte pécuniaire causée au demandeur (1).

Dans le cas particulier où la victime meurt au bout d'un cer-

(1) Cette question sera, du reste, discutée plus loin, au Chap. VII, section 2.

tain temps des suites de l'accident, une distinction pourrait s'imposer. L'héritier ou légataire universel obtiendra, selon les règles de la théorie contractuelle, le remboursement des frais de maladie et peut-être des frais funéraires; au contraire, il devra prouver que l'accident est dû à une faute du transporteur pour obtenir une indemnité représentant le préjudice matériel ou moral que lui cause le décès.

Nous reviendrons ultérieurement sur ces points.

B. 136. A côté de ces conséquences préjudiciables aux voyageurs, la théorie contractuelle en présente d'autres qui leur sont très favorables et avaient depuis longtemps motivé la résistance de certains tribunaux, en particulier du Tribunal de Commerce de la Seine, à la jurisprudence délictuelle.

1) La responsabilité contractuelle présente, pour la victime, cette incontestable supériorité qu'elle n'a pas à prouver la faute commise par le transporteur. Nous ne nous étendrons pas sur ce point déjà exposé. Disons seulement que c'est cette constatation qui avait poussé autrefois la jurisprudence, au temps où régnait souverainement la responsabilité délictuelle, à atténuer, dans certains cas, la rigueur de ce système délictuel en admettant facilement que certaines circonstances, comme un déraillement, étaient de nature à faire présumer la faute de la Compagnie (1).

2) Dans la théorie délictuelle, le seul tribunal compétent est celui du domicile du défendeur; c'est-à-dire, dans le cas particulier des transports par fer, le tribunal du siège social de la Compagnie, ou de la gare principale dont dépend la ligne où

(1) Rouen précité 13 décembre 1898, *Dalloz*, 99.2.316; *Sirey*, 1900.2.57; Trib. Commerce Seine, 14 mai 1902; *Gaz. des Trib.*, 6 août 1902; Riom, 27 janvier 1896, *Dalloz*, 99.2.316; *Sirey*, 1900.2.50; Rennes, 22 janvier 1893; *Sirey*, 94.2.256; Pau, 2 juillet 1894, *Sirey*, 94.2.295.

s'est produit l'accident. Certains arrêts avaient été très loin dans l'application stricte des règles de la procédure civile relatives à la réparation des délits.

Ainsi, il a été jugé que le voyageur porteur d'un billet d'aller et retour Rouen-Motteville, qui éprouve à la gare de Motteville « un accident quasi-délit des agents de cette dernière « gare, ne peut délivrer assignation à la gare de Rouen restée étrangère au fait servant de base à l'action... » (1).

C'est sur ces questions de compétence que la Cour Suprême a d'abord affirmé la nouvelle jurisprudence. Si la réparation d'un accident de chemin de fer est considérée comme les dommages-intérêts résultant de l'inexécution d'un contrat, le demandeur aura le choix, par application de l'art. 420 du Code de Procédure Civile, de porter l'action au tribunal du domicile du défendeur, ou à celui du lieu où le contrat a été passé et le prix payé, c'est-à-dire au lieu de la délivrance du billet (2). Si, de plus, le billet comporte une clause attributive de juridiction, elle conservera son plein effet après l'accident (3), au contraire, les conventions privées ne sauraient déroger aux règles de la procédure pénale.

Tous ces points soulèvent d'ailleurs de grosses difficultés sur lesquelles nous reviendrons dans le Chapitre IX.

3) L'action en indemnité pour inexécution du contrat de transport dure trente ans, suivant les règles ordinaires de la prescription. Au contraire l'action en réparation d'un crime ou délit s'éteint avec l'action publique au bout de trois ans ou de dix ans, conformément aux art. 637, 638 et 640 du Code

(1) Rouen, 14 février 1894, *Recueil de Rouen*, 94.1.273; de même Trib. civil de Toulouse, le 8 avril 1895, *Gaz. des Trib. du Midi*, 19 janvier 1896.

(2) Cassation précité, 27 janvier 1913.

(3) Cassation précité, 21 novembre 1911.

d'Instruction Criminelle. Dans le cas où l'accident résulte d'une infraction punissable par la loi pénale, l'ancienne jurisprudence délictuelle refusait à la victime le droit d'agir en indemnité après l'extinction de l'action publique; il en résultait cette circonstance curieuse que la Compagnie de chemin de fer, pour s'exonérer, plaidait qu'un délit avait été commis par ses agents.

Au contraire, avec la jurisprudence contractuelle, l'action en indemnité née du contrat, et l'action pénale née du fait délictueux, sont absolument indépendantes l'une de l'autre et, en tout état de cause, la première pourra durer trente ans plus les suspensions ou interruptions de droit. C'est sur ce point particulier que s'est prononcée la Cour de Cassation dans l'arrêt précité du 21 avril 1913 (1).

Nous allons maintenant, dans le Chapitre suivant résumer et condenser en quelques lignes générales les résultats de notre étude en ce qui concerne l'origine de la responsabilité. Toutefois, nous allons auparavant examiner les législations étrangères inspirées de la thèse délictuelle.

137. Bibliographie de ce chapitre. — *Sainctelette*. De la responsabilité et de la garantie, Bruxelles, 1884. — *Josserand*, Les Transports, §§ 872 et 873. — *Zens*, Thèse, Paris, 1896. — *L. Sarrau*, Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport des personnes. — *Thaller*, Traité élémentaire de droit commercial, § 1185. — *Lyon-Caen*, note au Sirey 85.1.130 et 1914.1.5, et Traité de droit commercial, en collaboration avec M. Renault. — *Vansteenberghe*, Les accidents de voyageurs et les droits des victimes, Dijon, 1905. — *Boutaud*, Des clauses de non responsabilité, et de l'assurance de la responsa-

(1) Tous ces points soulèvent des difficultés considérables sur lesquelles nous reviendrons dans le Chapitre IX.

bilité des fautes, Paris, 1896, p. 76. — *Sarrul*, Conclusions et note au Dalloz 1913.1.249 et Bulletin annoté des chemins de fer. — *Laurence*, Conclusions, Gazette du Palais, 1912.1.615.

SECTION VI

LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES

138. Belgique. — Aux termes d'une « loi portant révision du « Code de Commerce concernant les contrats de transport » (1) en date du 25 août 1891, et qui donne la consécration législative à un mouvement qui s'était accentué en ce sens dans la doctrine et dans la jurisprudence : « Le commissionnaire ou « le voiturier est responsable de l'avarie ou de la perte des « choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il « ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents pro- « viennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée « (art. 4) ». Cette disposition, dont l'art. 10 de la loi spécifie l'application aux exploitations de chemins de fer, est une règle absolument générale à tous les modes de transport et englobe à la fois les omnibus, voitures et tramways, les bateaux et les navires.

La jurisprudence belge ne fait débiter l'exécution du contrat de transport qu'au moment où le voyageur est installé dans son compartiment, les accidents survenus avant cet instant dépendent uniquement des art. 1382 et 1384 du Code Civil (2). Au contraire les législations basées sur l'idée de risque, comme la législation allemande (V. chap. II *supra*),

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1892, p. 575.

(2) Cour de Bruxelles, 25 juillet 1912, *Pasicrisie belge*, 1912.2.237.

mettent *de plano* à la charge du transporteur tous les accidents survenus par le fait de son exploitation.

139. Hollande. — La loi des Pays-Bas, en date du 9 avril 1875 sur le service et l'exploitation des chemins de fer (1) porte que « les entreprises de transports par chemins de fer « sont responsables des dommages éprouvés, à moins que le « dommage ait été causé sans leur faute ou celle de leurs « fonctionnaires ou employés (art. 1) ». Cette règle concerne exclusivement les chemins de fer.

140. Russie. — La question est tranchée en Russie par une déclaration du Conseil de l'Empire, en date du 25 janvier 1878 (2), relative aux indemnités dues par suite de mort ou d'atteintes à la santé des voyageurs, résultant de l'exploitation de l'entreprise de transport ; ce qui s'applique non seulement aux chemins de fer, mais aux entreprises de bateaux à vapeur : « Les articles du Code Civil (Tome X, 1^{re} partie) « relatifs à cette matière sont modifiés ainsi qu'il suit : Art. 1. « Les propriétaires d'une entreprise de chemins de fer ou de « bateaux à vapeur (Etat), compagnie, particuliers, sont « tenus d'indemniser quiconque aurait subi des pertes ou « dommages par suite de mort ou de blessures causées par des « accidents de chemin de fer et de batellerie à vapeur. — « Art. 2 : Les propriétaires des entreprises mentionnées à « l'art. 1 sont affranchis de l'obligation d'indemniser les per- « sonnes qui auraient subi des pertes ou des dommages, dans « le cas seulement où les Compagnies parviendraient à prouver « que le sinistre est arrivé par suite de force majeure ou sans « qu'il y ait faute de la part de l'administration ou de ses « employés. »

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 657.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1879, pp. 641 et suivantes.

Ce texte met le fardeau de la preuve à la charge des Compagnies sans distinguer entre les dommages causés aux contractants (voyageurs), ou à des tiers. Nous n'avons pas assez de détails sur l'application pour affirmer avec certitude que la loi russe a entendu se référer à une théorie contractuelle, plutôt qu'à la notion de risque créé.

141. Italie. — Il n'existe pas de loi spéciale, mais la jurisprudence est fixée en ce sens que la solution contractuelle découle des principes du Code Civil italien qui, comme l'on sait, est une variante très peu différente du nôtre : « Attendu, « porte un arrêt de la Cour de Naples du 25 mai 1895 (1), que « la définition de l'action intentée et la décision du point de « savoir si elle dérive *ex facto* ou *ex contractu*, s'il s'agit d'une « faute contractuelle ou aquilienne, dépendant de la nature « des relations juridiques existant entre les parties; que le « *vinculum juris* naît du contrat de transport, dont l'inexécution, de même que pour tout autre contrat, entraîne la responsabilité des dommages qui en découlent (2); que, lorsqu'au contraire le délit ou le quasi-délit ne porte atteinte à aucune relation juridique préexistante, mais viole seulement le principe général de droit d'après lequel personne ne doit porter préjudice à autrui, la victime du dommage peut alors user de l'action aquilienne... » La Cour, après avoir posé en ces termes la question poursuit en de très longs considérants l'examen des art. du Code Civil italien se rapportant à la question. Elle en déduit que le contrat de transport est le même qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou de celui des marchandises, et qu'il doit aboutir aux mêmes conséquences, que, par suite, dans les deux cas, il s'agit de l'inexécution d'une

(1) *Dalloz*, 97.4.353.

(2) Art. 1212 C. civ. italien.

obligation contractuelle... La Cour en conclut (contrairement à ce que nous avons dit *supra* § 134), que l'action en dommages-intérêts doit appartenir aux parents des victimes, *jure hereditario*, et non *jure sanguinis*, *nomini hereditario et non ex propria persona*.

La Cour de Gênes, dans un arrêt intéressant du 27 avril 1900 (1), s'est prononcée dans le même sens : L'Administration du chemin de fer assume nécessairement, en même temps que l'obligation de transporter le voyageur, celle de le prémunir contre les accidents; dès lors sa responsabilité a un caractère contractuel. Or les contrats obligent non seulement à ce qui est exprimé, mais à toutes les conséquences qui en dérivent d'après l'équité, l'usage ou la loi, et la Cour conclut : « Si une difficulté ne peut être tranchée d'une manière précise, elle doit être résolue d'après les dispositions qui règlent des cas semblables ou les matières analogues, et à défaut d'après les principes généraux du droit. Or, ici, d'après les principes généraux du droit, l'obligation de sécurité est sous-entendue, elle est fondée sur la raison et sur le caractère du contrat. »

142. République Argentine. — Une loi, du 24 novembre 1891 (art. 65), décide qu'en cas d'accident, il incombe aux transporteurs de prouver que les dommages résultent d'un cas fortuit ou de force majeure (2). Ce texte n'est applicable qu'aux rapports entre parties liées par un contrat de transport de personnes, il ne s'applique pas aux dommages causés à des tiers.

(1) *Sirey*, 1901.4.5.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1893, p. 1019.

CHAPITRE V

Appréciation sur la Nature de la Responsabilité du Transporteur

143. Dans les trois chapitres précédents, nous avons montré comment la responsabilité du transporteur de personnes avait pu être rattachée successivement à l'idée de risque créé, à celle de délit ou à celle de contrat. Toutefois ces trois aspects, si différents quand on se borne à poser leurs termes, ne le sont pas autant dans une discussion détaillée, et nous n'avons pu éviter dans leur examen une certaine confusion. Aussi nous paraît-il nécessaire maintenant de chercher à dégager quelques vues d'ensemble, et des remarques générales.

144. Dans le chapitre I et dans le chapitre III, nous avons été amenés, à titre comparatif, à dire quelques mots de la nature de la responsabilité du transporteur de marchandises. Nous avons constaté, avec l'unanimité de la jurisprudence et un grand nombre d'auteurs, qu'il suffit à l'expéditeur de prouver le fait de l'expédition, et celui de l'avarie ou de la perte, pour mettre en jeu la responsabilité du voiturier. Tout se passe, avons-nous dit, en vertu de textes précis, *comme si* le transporteur était responsable *de plano* de l'inexécution du contrat de transport.

C'est là une manière d'envisager les choses qui nous paraît manifestement erronée, surtout si nous nous reportons à l'historique des transports de marchandises.

Dans l'antiquité, et pendant fort longtemps, l'industrie du roulage est restée inconnue. Les routes étaient trop rares, et les voitures d'un trop faible rendement pour disputer à la voie d'eau le monopole des transports. Or, les contrats d'affrètements et de nolisements passés par les Romains apparaissent très généralement compliqués par un prêt à la grosse aventure, c'est-à-dire par une assurance. Dans ce cas l'assureur était l'*argentarius* qui concluait l'opération aléatoire sous la clause « *si navis venerit* ». Tous les auteurs sont unanimes à trouver là l'origine de l'assurance maritime. Une autre forme d'assurance est donnée par la *lex Rhodia de jactu* (1). Cette loi, très connue, vise le cas où le capitaine d'un vaisseau assailli par la tempête est contraint de jeter à la mer une partie de la cargaison pour sauver le reste, la perte est alors partagée contributivement entre les propriétaires des marchandises sauvées : « *Si laborante nave jactus factus est, amissarum mercium domini, ...ex loco cum magistro navis agere debent; is deinde cum reliquis, quorum merces salvae sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicatur, agere potest... æquissimum enim est. commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum, consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent* (2) ».

145. Cette ancienne notion d'assurance, de garantie pour l'expéditeur juxtaposée au contrat de transport des marchandises, s'est conservée et généralisée à travers les siècles pour se traduire dans nos lois par les textes du Code Civil et du Code de Commerce relatifs à la responsabilité du voiturier. Des auteurs modernes ont considéré que cette responsabilité repo-

(1) *Digeste* XIV, 2, de *lege Rhodia de jactu*.

(2) *Dig.* XIV, 2, L. 2 proleg.

sait sur la notion de la faute contractuelle (1), sur une présomption légale de faute basée suffisamment sur l'inexécution des obligations du transporteur.

Nous avouons ne pas comprendre clairement ces interprétations, et nous nous demandons si elles correspondent aux intentions des rédacteurs de la loi. Que disent en effet les textes? Si la marchandise n'arrive pas, arrive en retard ou avariée, l'incidence du dommage retombera sur le voiturier jusqu'à preuve contraire, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il ait pu exciper d'une circonstance exonératoire définie par la loi. Il y a là certainement une notion de garantie, mais il n'est pas certain que l'idée de faute y joue un rôle. On peut plutôt concevoir que la notion d'assurance maritime a été étendue à tous les transports, et que le contrat de transport des marchandises, contrat ayant un objet certain, est doublé obligatoirement, légalement, d'un contrat aléatoire d'assurance, assurance limitée et qui ne s'étend, ni aux cas de force majeure, ni au vice propre de la chose.

Le voiturier établit ses tarifs en tenant compte de la prime qui devra être comprise dans le prix de chaque transport, pour couvrir les risques éventuels de perte. Cette prime, très faible pour certaines marchandises pondéreuses comme la houille, peut devenir considérable par rapport au prix du transport pour les valeurs ou objets précieux. Et nous ne voyons pas, comment la notion usuelle de responsabilité contractuelle arriverait à motiver juridiquement la fixation *ad valorem* des tarifs.

146. D'ailleurs, certains auteurs n'ont pas admis la notion couramment donnée par la jurisprudence qui voit dans

(1) THALLER, *op. cit.*, § 1183; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, § 603; conclusions de M. le Procureur général SARRUT, *Dalloz*, 1913.1.254; etc...

les art. 1784 du Code Civil, 103 à 108 du Code de Commerce, une présomption légale de faute contractuelle établie à l'encontre du voiturier. M. Planiol fait remarquer que : « Nul n'a le droit d'affirmer que le débiteur est en faute puisqu'on n'en sait rien, et on n'a pas besoin de le savoir pour le condamner. Il suffit de constater qu'il existe une obligation dont l'extinction n'est pas prouvée (1). » M. Josserand est encore plus net : « La responsabilité du débiteur jaillit, jusqu'à plus ample informé de la seule inexécution des obligations qui lui incombaient, or, il n'est rien moins que certain, et il n'y a pas lieu de présumer, que cette inexécution lui soit imputable; elle peut provenir de causes très variables dont le créancier n'a pas à se préoccuper : la faute, si l'on veut en découvrir une à tout prix, consiste dans le seul accomplissement de la prestation due; elle s'incorpore dans une éventualité précise et concrète, au point de perdre toute signification subjective, donc toute réalité (2). » Et l'auteur fournit contre l'opinion courante un argument extrêmement fort, en faisant remarquer que la personne responsable de sa faute, peut toujours s'exonérer en démontrant (3) qu'elle a agi vis-à-vis de la chose en bon père de famille, or, cette faculté n'est pas laissée au voiturier. Aussi voyons-nous là un cas d'assurance obligatoire et légale, analogue à celle du locataire d'immeuble en cas d'incendie.

147. Si maintenant, nous voulons appliquer ces données au transport des personnes, on constate immédiatement l'absence totale de texte constituant le voiturier assureur de ses voyageurs. Force est alors de se rabattre sur la notion de faute et,

(1) Note au *Dalloz*, 96, p. 459.

(2) *JOSSERAND, op. cit.*, § 564.

(3) Art. 1137 Code civil.

dans le silence de la loi, il ne reste qu'à déterminer si la faute résultera du manquement à une obligation conventionnelle, ou à une obligation légale.

L'obligation conventionnelle, à laquelle le voiturier aurait manqué en cas d'accident, ne peut être que celle d'amener le voyageur sain et sauf à destination. Or, nous avons dit que l'on prête gratuitement au transporteur l'intention d'assumer une responsabilité aussi lourde. Les chemins de fer, par exemple, sont bien réellement soumis à une obligation de sécurité, mais elle ne découle pas du contrat de transport de chaque voyageur.

148. L'obligation de sécurité des chemins de fer résulte, pour les Compagnies, de l'ensemble des dispositions réglementaires auxquelles elles sont astreintes par l'Etat. Pour les voyageurs, l'obligation de sécurité résulte d'un rapport, du fait connu dans le public, que les victimes d'accidents sont extrêmement peu nombreuses, puisqu'en 1912 il y a eu un voyageur tué pour 6.660.000 voyageurs transportés.

On dit bien, avec raison, qu'il n'y a pas de transport concevable, si le voyageur n'arrive pas sain et sauf à destination; en effet, dans le cas d'un accident survenu en cours de route le contrat de transport reste inexécuté, mais ceci résulte toujours d'un événement imprévu pour les deux parties, et extérieur au contrat. A partir de l'instant où l'accident s'est produit, entraînant un dommage physique pour les personnes, il nous semble que le lien contractuel est rompu et que nous retombons dans le domaine des purs faits. Aucun texte ne constituant le voiturier assureur du voyageur, l'obligation de garantie n'ayant fait l'objet d'aucune stipulation explicite, nous restons dans le droit commun de la dissolution des contrats.

Si l'événement est imputable à la force majeure, aucune

des deux parties n'aura de recours contre l'autre, et la charge finale de chaque dommage sera finalement supportée par celui qui l'a éprouvée. La force majeure en ce cas devra s'entendre de l'irruption d'un élément externe, étranger au voiturier comme à la victime. Tels seront : la foudre, la guerre, l'assassinat commis par un tiers. Au contraire, la défaillance du matériel ou du personnel, même fortuite, sera considérée comme une faute du voiturier. S'il n'y a pas délit pénal, on pourra dire que le voyageur, en s'embarquant, croyait pouvoir compter sur des conditions normales de sécurité, dont il a été privé en l'espèce, il y a donc eu certainement quasi-délit de la part du voiturier, qui aura omis les mesures de prudence qui lui sont imposées, peu importe au point de vue civil que cette omission ait ou non constitué une infraction pénale.

149. Mais, il est inconcevable que la responsabilité du voiturier découle du contrat, car il n'y a pas plus de chances pour que celui-ci soit en faute que la victime, bien au contraire. Evidemment, si on ne considère que les grands accidents comme les déraillement, les collisions..., il y a une forte présomption — admise depuis 1898 par les tribunaux (1) — que le voiturier ou ses agents sont en faute, et, « on ne peut sérieusement contester que les accidents proviennent dans la proportion de 99 % de la faute des voituriers, ou de circonstances de fait étrangères aux voyageurs (2) ». Seulement, si nous consultons les statistiques publiées chaque année par le Ministère des Travaux Publics, nous sommes obligés de constater que, dans l'année 1912 par exemple, alors que les grands accidents de train qui frappent l'opinion publique ont causé la mort de 35 personnes, 440 ont péri par suite d'accidents indi-

(1) Cour de Rouen, 3 déc. 1898, *Sirey*, 99.2.197.

(2) SARRUT, conclusions, *Dalloz*, 1913.1.254.

viduels amenés, dans la plupart des cas, par leur imprudence et dans quelques autres par la force majeure (1). Que reste-t-il alors de l'argument de fait donné par M. Sarrut? Nous sommes obligés de convenir que c'est là un argument qui ne pourrait s'appliquer qu'à certains accidents, et qui est à écarter en général, puisque, sur 448 accidents mortels individuels survenus en 1912, 8 seulement ont paru résulter de la faute du chemin de fer (1). Et les chiffres que nous donnons ne sont pas fournis pour les besoins de la cause, ils résultent d'enquêtes officielles faites par les ingénieurs du Contrôle de l'Etat, avec le concours des Commissaires de Surveillance et, le cas échéant, du Parquet.

On voit par ces chiffres à quels résultats profondément injustes aboutirait la théorie contractuelle, si elle avait pu être réellement et entièrement appliquée par les tribunaux. La loi a énuméré strictement les cas où elle considère que la charge des risques doit être supportée *a priori* par l'une des deux parties. Il est toujours dangereux d'étendre par voie prétorienne ces hypothèses rares et exceptionnelles, et la nouvelle jurisprudence a ceci de particulièrement grave qu'elle peut paraître constituer un précédent pour appliquer à toutes fins l'art. 1147 du Code Civil. On peut étendre à tous les contrats le raisonnement consistant à dire que le contrat n'est pas concevable si son objet est détruit, et, partant de là, imposer arbitrairement à l'une des parties la charge des risques. Or, c'est le pouvoir législatif seul qui devrait avoir à trancher ces questions.

150. Les partisans de la théorie contractuelle reproduisent un autre argument typique, qui peut sembler frappant à pre-

(1) Statistique des chemins de fer français au 31 déc. 1912, pp. 538 et 539.

mière vue, mais qui ne nous paraît pas fondé : « Soit une mar-
 « chandise expédiée en grande vitesse, l'expéditeur prend le
 « même train et emporte des bagages, les marchandises, les
 « bagages sont avariés, le voyageur est blessé ; une indemnité
 « sera due par la Compagnie de chemins de fer pour les mar-
 « chandises et les bagages ; le voyageur n'en obtiendra peut-
 « être aucune parce qu'il n'aura pu faire la preuve de la faute
 « de la Compagnie, preuve dont il est dispensé en ce qui con-
 « cerne les marchandises et les bagages. L'expéditeur est
 « indemnisé, le voyageur ne l'est pas. Cependant c'est le même
 « accident qui a occasionné le dommage aux marchandises, aux
 « bagages, au voyageur ; garant du salut des marchandises et
 « des bagages, le voiturier n'est pas garant du salut des per-
 « sonnes ! (1) ».

Cette hypothèse, ainsi très habilement présentée par M. Sar-
 rut, n'est pas de nature à se rencontrer bien souvent, même
 avec la jurisprudence délictuelle. En effet, seul un grand acci-
 dent de train, atteignant à la fois les voitures à voyageurs et
 les fourgons, pourrait occasionner simultanément la blessure
 du voyageur et l'avarie des marchandises, comme l'imagine
 M. Sarrut. Or, pour les collisions, déraillements, ... en général
 pour tous les grands accidents, la jurisprudence délictuelle
 d'avant 1913, présumait alors la faute du voiturier, de sorte
 que la victime n'aurait eu aucune preuve de faute à faire pour
 obtenir une indemnité, pas plus pour les blessures corporelles,
 que pour les avaries aux colis.

Ajoutons que les indemnités versées pour avaries, pertes ou
 retards sont la seule garantie des expéditeurs de marchandises,
 tandis qu'il n'en est pas précisément de même en ce qui con-

(1) SARRUT, *Conclusions*, *Dalloz*, 1913.1.254.

cerne le transport des personnes; la garantie est alors fournie par l'ensemble des précautions auxquelles la société astreint le voiturier, et des peines auxquelles il s'expose par son imprudence; l'indemnité en cas de mort ou de blessures n'a pas pour but de sauvegarder la vie et les personnes physiques, choses qui ne sont pas dans le commerce et ne s'achètent pas, mais de réparer des pertes pécuniaires résultant de la lésion corporelle.

151. On prétend aussi que l'obligation de sécurité est de l'essence du contrat de transport des personnes, que « le voiturier n'a pas pu supposer qu'il devait moins de soin à un être humain qu'à une marchandise ».... C'est exact, mais on ignore en général comment la marchandise a été lésée, tandis que l'on sait comment le voyageur a été blessé par un accident, également imprévu pour les deux parties reliées par le contrat de transport. Par exemple, la marchandise est parfois volée en cours de transport et il est impossible de trouver la cause de la perte, cette hypothèse est absolument inapplicable aux transports de personnes.

S'il s'agit d'un accident individuel, et nous avons signalé leur fréquence et leur gravité, la jurisprudence contractuelle procurerait alors un avantage considérable aux victimes; malheureusement la faute de celles-ci est alors tellement probable que les tribunaux, après avoir proclamé l'applicabilité de l'art. 1147 du Code Civil, sont amenés à une véritable faillite quant aux résultats.

152. Soit un voyageur seul dans son compartiment, au cours du trajet il tombe sur la voie où il est ramassé mort. Comment définir les responsabilités de l'accident? Un premier point est tout d'abord hors de conteste, c'est que la chute n'a été rendue possible que par l'initiative du voyageur qui se sera levé de la banquette. La Compagnie aura peut être une part de

responsabilité si la portière était mal fermée, néanmoins, il est certain que la victime ne s'est pas conformée à l'avis placé dans les voitures prescrivant aux voyageurs de ne pas toucher aux portières pendant la marche du train. Si, malgré ces considérations, on veut faire retomber sur le voiturier la charge du dommage, il n'y a qu'une manière équitable d'y parvenir, c'est de considérer que le contrat de transport comporte une clause d'assurance, même dans les transports de personnes. Mais la théorie contractuelle est en ce cas complètement inutile, puisqu'elle n'aboutit pas à garantir le voyageur contre sa propre faute. En effet la jurisprudence, depuis 1913, a pu changer ses motifs, mais ses décisions n'ont pas varié au sujet des chutes de voyageurs par la portière, et n'ont pas amélioré la situation des victimes. Le juge reste obligé d'envisager dans chaque cas les questions de fait, et ses décisions ne peuvent présenter aucune unité.

Les mêmes observations s'appliquent, *a fortiori*, aux tamponnements aux passages à niveau.

Le seul résultat positif, acquis aux voyageurs par la nouvelle jurisprudence, a paru être d'étendre la compétence du tribunal de la gare de départ, conformément à l'art. 420 du Code de Procédure Civile. Au point de vue de la charge de la preuve, il n'y a pas d'avantage sérieux pour les victimes, alors surtout qu'elles peuvent bénéficier du résultat de l'enquête administrative faite par le Contrôle.

153. Nous avons dit que la théorie contractuelle ne nous semblait aucunement justifiée en droit. Sur le terrain de la pratique elle ne saurait, on le voit, constituer qu'une demi-mesure peu intéressante pour les victimes d'accidents. Si on veut réellement améliorer la situation de celles-ci, il faut imposer par voie législative les solutions objectives, préconisées par

M. Josserand, en les élargissant jusqu'à l'assurance obligatoire.

Aussi, concluons-nous que, sur le terrain des résultats, comme sur ceux des principes et des questions de fait, il eût été préférable de conserver la jurisprudence délictuelle amendée, de laisser au voyageur la charge de la preuve, en considérant toutefois, qu'il y a présomption de faute à l'encontre du voiturier dans les accidents de trains, où les victimes ont joué un rôle purement passif, et n'ont pu avoir aucune influence pour provoquer ou éviter l'accident.

Nous avons maintenant achevé d'étudier la nature de la responsabilité; il nous reste à examiner sa mise en œuvre, et ce sera l'objet de la dernière partie de ce travail. Toutefois, auparavant nous allons consacrer un chapitre aux difficultés nouvelles créées par l'état de guerre, et se rapportant à notre sujet.

CHAPITRE VI

La Responsabilité des Compagnies de Chemins de Fer en cas d'accident pendant la Guerre

SECTION I

LES RÈGLEMENTS SPÉCIAUX A L'ÉTAT DE GUERRE

154. On a souvent écrit que la guerre actuelle — qui se déroule encore à l'heure où nous écrivons — est une guerre de matériel. Toutes les ressources de l'industrie ont été réquisitionnées, dans tous les pays belligérants, pour subvenir aux besoins des armées en campagne et ces besoins sont, à effectifs égaux, bien plus considérables qu'ils ne l'ont jamais été dans le passé. L'énormité des masses mises en action permet alors de se représenter combien est grand le rôle des moyens de transport, nécessaires pour faire face à un renouvellement constant des unités et de leurs approvisionnements.

Malgré l'importance qui a été donnée aux camions automobiles, dans quelques cas particuliers et pour de courts trajets, le gros effort des transports terrestres a été fourni par les chemins de fer qui s'y préparaient dès longtemps. La loi du 13 mars 1875, modifiée par la loi du 28 décembre 1888, et précisée plus récemment par les termes du Décret du 8 décembre 1913, avait préparé la main-mise de l'autorité militaire

sur les réseaux ferrés, sur ceux appartenant à l'Etat, aussi bien que sur ceux des Compagnies privées. D'ailleurs, la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, donnait au pouvoir exécutif des droits très étendus, dont il a été fait usage à l'insu du grand public dès le 31 juillet 1914, au moment où l'on apprit que l'Allemagne décrétait le « Kriegsgefahrzustand ».

155. Mais il ne suffisait pas que des textes aient, dès longtemps, donné au Ministre de la Guerre le moyen légal de s'approprier un instrument indispensable, encore fallait-il que, dès le temps de paix, des mesures aient été prises pour utiliser l'outil gigantesque mis d'une heure à l'autre au service de la Défense Nationale. Ce travail de préparation secrète et minutieuse fut l'œuvre du 4^e Bureau du Ministère de la Guerre qui, agissant avec méthode et discrétion, avait pris toutes les mesures propres à faciliter la mobilisation et la concentration de 3 millions d'hommes avec leur matériel. Des horaires même avaient été établis d'avance pour les trains militaires, aussi bien que pour les rares convois laissés à la disposition du public pendant les 20 premiers jours de la mobilisation.

Toutes ces mesures, si minutieusement préparées, l'avaient été en vue d'une guerre de courte durée et sacrifiaient entièrement les transports commerciaux aux nécessités militaires. Divers arrêtés ministériels les ont rétablis peu à peu, dans la mesure du possible, en ce qui concerne les marchandises; mais le transport des voyageurs, la responsabilité au cas d'accidents, ont été aussi peu réglementés depuis la guerre qu'avant l'ouverture des hostilités.

156. Le premier acte du Ministre de la Guerre a été de prescrire aux administrations, dès le 27 juillet, le rappel de tous

les agents supérieurs absents par congé. Déjà, à partir du 25 juillet, avaient commencé les premiers transports de couverture. Puis, le 31 juillet 1914, les Ministres de la Guerre et des Travaux Publics (1),

« Vu les art. 1 à 29 de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires,

« Arrêtent :

« Art. 1^{er}. Les Compagnies de chemins de fer sont tenues de « mettre immédiatement à la disposition du gouvernement les « moyens de transport nécessaires pour assurer les mouvements de troupes ordonnés par le Ministre de la Guerre.

« Art. 2. Les transports commerciaux sont, jusqu'à nouvel « ordre, suspendus en totalité ou en partie, selon les besoins « militaires à satisfaire, tant pour les voyageurs, que pour les « marchandises en grande et petite vitesse.

« En conséquence, les Compagnies intéressées sont exonérées de toute responsabilité en cas de retard dans le transport « des voyageurs, dans la réception, le transport et la livraison « des marchandises. »

Ce texte — qui devait acquérir force de loi à la suite des pouvoirs extraordinaires conférés au gouvernement par la loi du 4 août 1914 — supprime la possibilité, pour le voyageur, de réclamer une indemnité pour retard, mais laisse subsister toute entière la responsabilité du transporteur en cas d'accident ; le chemin de fer aurait donc à fournir la preuve, en cette hypothèse, que le dommage est dû à un cas fortuit, de force majeure, ou à un fait de guerre.

157. L'arrêté du 31 juillet 1914 était « exécutoire sans publication ni affichage préalable », et ce pour des raisons diplo-

(1) SARRUT, *op. cit.*, 1915.I.42.

matiques et de police faciles à deviner. En fait, il n'a entraîné de restrictions sérieuses au service des trains de voyageurs que sur certaines lignes de l'Est et du P. L. M., tandis qu'il a eu au contraire un effet total sur les expéditions de marchandises qui se sont trouvées entièrement arrêtées. Le cours rapide des événements a amené très vite des mesures plus rigoureuses, et un arrêté ministériel du 2 août 1914 (1), a mis tous les réseaux ferrés sous la direction de l'autorité militaire pour la durée des hostilités. Suivant des mesures arrêtées dès le temps de paix, le pays a été divisé en trois zones : la zone des opérations, la zone des armées et la zone de l'intérieur. Dans les deux premières zones, les chemins de fer dépendent du Général Commandant en Chef et sont exploités par les agents mobilisés à leur poste; dans la zone dite « des opérations », l'exploitation est en général confiée à des unités du 5^e régiment du génie.

Dans la zone de l'intérieur tous les transports, stratégiques ou non, sont assurés par les cheminots, mobilisés chacun à son poste normal. Toutefois, le Ministre de la Guerre a la haute main sur tous les services et délègue son droit de direction aux Commissions de Réseaux présidées, dans chaque Compagnie, par un commissaire militaire, et un commissaire technique qui est, en général, le Directeur du temps de paix. Aucun train ne peut être mis en marche sans l'approbation de la Commission de Réseau.

158. Pendant les 20 premiers jours de la mobilisation le transport des voyageurs civils a été réduit à l'extrême. Les Compagnies ne délivraient plus de billets et, seuls les porteurs de cartes d'abonnement ou de circulation, pouvaient

(1) *Journal officiel* du 3 août, p. 7088.

prendre place dans les rares convois laissés à la disposition du public.

Cet état de choses ne pouvait pas durer, et les grands réseaux mirent, dès la fin du mois d'août, quelques trains express à la disposition du public, notamment pour faciliter l'exode des populations des régions envahies et de Paris.

Les Compagnies de chemins de fer, se considérant comme dépossédées de leur réseau, n'acceptaient, au début de la guerre, aucune responsabilité. Elles se bornaient à renvoyer les réclamants à l'Etat et des affiches apposées dans les gares, le 19 août 1914, prévenaient le public de la reprise des transports commerciaux, « *mais sans responsabilité ni garantie d'aucune sorte* ». Cette affiche, répandue un peu partout à la fin d'août et dans les premiers jours de septembre 1914, portait en titre le nom du réseau intéressé et en sous-titre « Ministère de la Guerre »; elle était signée à la fois par le Commissaire militaire et le Directeur du réseau.

159. Le gouvernement, frappé des inconvénients que présentait cette situation, prit des mesures pour la faire cesser dans la zone de l'intérieur, avant même que la question ait pu être portée devant les tribunaux. Un décret, du 29 octobre 1914, a donné au Ministre de la Guerre le droit de réglementer par de simples arrêtés, rendus sur la proposition des Commissions de Réseaux (1), les conditions de la reprise des transports commerciaux.

En vertu de ce décret, le 1^{er} novembre 1914, un arrêté du Ministre de la Guerre réglait la reprise des transports commerciaux sur les grands réseaux autres que ceux du Nord et de l'Est. L'art. 1^{er} de cet arrêté limite la responsabilité des

(1) *Journal officiel* du 3 novembre 1914, p. 8534.

Compagnies aux cas où une faute lourde est relevée à la charge de leurs agents, ce texte ne vise que les marchandises, et sa portée a été singulièrement atténuée par une lettre du Ministre des Travaux publics au Président de la Chambre de commerce de Narbonne (1), en date du 13 mars 1915. Dès le 1^{er} décembre 1914, un arrêté ministériel instaurait sur les réseaux de l'Etat, de l'Orléans, du P.-L.-M. et du Midi un système d'assurances, donnant aux expéditeurs toute sécurité pour le transport des marchandises.

Depuis cette date, de très nombreux décrets et arrêtés sont intervenus rétablissant la responsabilité presque normale des chemins de fer, sauf pour le cas de retard. Le trafic et la faculté des expéditions ont été étendus aux réseaux du Nord et de l'Est, pour certaines lignes limitativement énumérées. Mais, au milieu de ces textes qui se superposent et forment un ensemble extrêmement compliqué, nous n'avons trouvé aucune disposition relative explicitement au transport des voyageurs en temps de guerre.

SECTION II

LA JURISPRUDENCE

160. Les décrets des 31 juillet et 2 août 1914, relatifs aux chemins de fer, se réfèrent à la loi du 28 décembre 1888 sur l'organisation générale de l'armée, modifiant, en ce qui concerne les chemins de fer, la loi du 13 mars 1875 (2). D'après la loi de 1888, le fait seul de la mobilisation générale suffit à déposséder entièrement les Compagnies exploitantes de leurs lignes, de leur matériel et de leur personnel :

(1) *Bulletin de l'Office des transports*, 1^{er} juillet 1915, p. 72-73.

(2) *Bulletin annoté des Lois*, 1875, p. 307.

« Art. 22. En temps de guerre le service des chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire.

« Art. 23. Le Ministre de la Guerre dispose des chemins de fer dans toute l'étendue du territoire national non occupé par les armées d'opérations.

« Le Commandant en Chef de chaque groupe d'armées opérant isolément dispose du chemin de fer dans la partie du territoire assignée à ses opérations. »

Les agents du chemin de fer sont mobilisés et se trouvent, en vertu d'une « affectation spéciale », maintenus à leur poste. Chacun d'eux a une situation militaire de nature à assurer et maintenir une hiérarchie semblable à celle du temps de paix. Les chefs de chaque réseau reçoivent, par l'intermédiaire du Commissaire militaire, les ordres du Ministre de la Guerre et du Généralissime.

161. Dans ces conditions, on comprend que les Compagnies de chemins de fer aient tenté de repousser toute responsabilité du fait des transports commerciaux et, en particulier, des transports de voyageurs. Elles ont prétendu ne pouvoir être actionnées, ni en vertu de l'art. 1382 au cas de faute de leurs agents, ni en vertu du contrat de transport selon l'art. 1147 du Code Civil.

a) Les Compagnies font valoir que la totalité de leur matériel a été réquisitionnée et leurs agents mobilisés; que, par suite, les Services des Chemins de fer relèvent uniquement et entièrement de l'autorité militaire. Dans ces conditions, la responsabilité civile des agents ne devra plus peser sur les Compagnies, mais sur l'Etat qui est depuis la mobilisation le véritable patron, et c'est contre lui que l'action en indemnité devra être exercée.

La jurisprudence a refusé de se placer à ce point de vue.

Nous avons déjà plusieurs décisions sur la question. Citons un jugement du Tribunal civil de la Seine du 4 janvier 1915 (4^e Chambre), et un autre du 15 janvier 1916; le Tribunal civil de Boulogne-sur-Mer a encore donné la même solution le 11 février 1916, de sorte que la difficulté peut être regardée comme tranchée.

Le juge a considéré que l'ingérence de l'Administration de la Guerre n'a pas eu pour effet de déposséder les Compagnies de leur exploitation commerciale, mais qu'il y a juxtaposition des transports stratégiques effectués par l'autorité militaire à l'aide du matériel réquisitionné et des agents mobilisés, et des transports commerciaux devenus moins intenses, moins libres et moins faciles, tant par suite des besoins considérables de l'armée, que de la réglementation étroite imposée aux Compagnies dans un but d'intérêt supérieur. Malgré ces restrictions, « l'exploitation commerciale des Compagnies de chemins de fer n'en a pas moins subsisté avec son individualité, avec son autonomie, avec les obligations qu'elle comporte en principe pour les entrepreneurs de transports. » (1)

162. Le texte (précité) (2) de l'art. 22 de la loi du 28 décembre 1888 ne saurait avoir la portée absolue que veulent lui donner les Compagnies. Le fait que les chemins de fer « relèvent » de l'autorité militaire, ne constitue pas une dépossession complète des exploitants, mais seulement la subordination de leurs intérêts particuliers aux intérêts généraux de la Défense Nationale, la priorité donnée systématiquement aux transports stratégiques sur les transports commerciaux. On ne saurait non plus tirer un argument valable de la mobilisation des

(1) Trib. de la Seine, 15 janvier 1916.

(2) *Supra*, § 158.

cheminots, ceux-ci sont bien en effet appelés sous les drapeaux et assimilés à des militaires, néanmoins ils restent à leur poste avec mission d'assurer leur service comme en temps de paix. Aussi bien que pour les trains militaires, les agents mobilisés travaillent à assurer la régularité et la sécurité de marche des convois du service commercial; ils continuent à être payés par les Compagnies, et, on n'aperçoit pas ce qui pourrait suspendre, ou briser le contrat de travail intervenu entre chacun d'eux et l'administration du chemin de fer.

163. L'existence, la survivance de ce contrat de travail, entraîne évidemment pour la Compagnie la responsabilité du fait de ses préposés selon les art. 1382 et suivants du Code Civil. Or, nous avons, au point de vue de la survivance du contrat de travail au décret de mobilisation, un jugement très intéressant rendu le 20 décembre 1915 par le Tribunal civil de la Seine (1). Il s'agissait d'un visiteur de la gare du Nord, blessé en faisant son service le 3 août 1914, auquel la Compagnie du Nord refusait de verser l'indemnité prévue par la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail. La Compagnie basait son refus, tant sur la mobilisation de la victime, que sur le fait de la réquisition totale du réseau « ses employés à tous les degrés « ayant cessé d'être ses subordonnés pour devenir ceux de « l'autorité militaire ». Le Tribunal repousse ces suggestions et condamne la Compagnie :

« Attendu que, si en temps de guerre, les commissions de « réseau agissant par délégation du ministère de la Guerre, « dans toute l'étendue du territoire non occupé par les opéra- « tions, ont la direction des services complets du réseau, cette « attribution n'entraîne aucune modification aux relations de

(1) *La Loi* du 29 décembre 1915.

« subordination résultant du contrat de travail qui rattache les agents d'exécution à leurs chefs directs... ».

164. Enfin, l'arrêté précité du 1^{er} novembre 1914, tout en se référant évidemment dans ses termes aux seuls transports de marchandises, régit dans son esprit l'ensemble des transports commerciaux, dans lesquels rentre le trafic des voyageurs (1). Ce texte, dans son art. 1, déclare les Compagnies responsables de la faute lourde de leurs agents et supprime la responsabilité pour retard. Ces règles doivent être appliquées au transport des voyageurs avec les modifications résultant de l'arrêté du 13 mars 1915 et des textes postérieurs; nous dirons donc que les voyageurs, victimes pendant la guerre d'un accident de chemin de fer, pourront toujours recourir contre le transporteur selon l'art. 1382 du Code Civil, sans toutefois pouvoir jamais obtenir d'indemnité au cas de retard.

Il faut remarquer en outre que la Compagnie, à l'exclusion de l'Etat, continue à recevoir le prix des billets délivrés; cette circonstance, à elle seule, devrait suffire à montrer qu'il existe une certaine responsabilité pécuniaire à la charge du voiturier. Il est possible que les modalités n'en soient pas celles du temps de paix, cette responsabilité ne saurait en tous cas être inexistante : *ubi emolumentum, ibi onus*.

165. La Compagnie attaquée, aura d'ailleurs la ressource de prouver qu'aucune faute ne peut être relevée à la charge de ses agents, ou que l'accident est survenu au cours d'un transport stratégique et constitue, par suite, un fait de guerre assi-

(1) Le texte découle de l'application du décret du 29 octobre 1914, pris lui-même en vertu de l'article 19 du règlement du 8 décembre 1913 sur les transports stratégiques; or, aussi bien le règlement que le décret, sont conçus dans les termes les plus généraux et visent les transports de personnes comme ceux des marchandises, il ne saurait donc en être autrement pour l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, bien que les termes de ce dernier texte semblent se référer seulement aux marchandises.

milable à un cas de force majeure. Il est, en effet, de tradition constante dans notre droit que le fait de guerre est un cas de force majeure, ne pouvant donner lieu à aucune indemnité. Ce principe a été très fermement établi par notre jurisprudence, dès après la guerre de 1870-71.

Nous pouvons d'abord citer à ce propos l'accident de Bandol, du 5 février 1871 (1), causé par l'explosion de barils de poudre, transportés en grande vitesse sur l'ordre exprès de l'autorité militaire. Encore plus net est le jugement du Tribunal Civil de la Seine du 14 février 1873 (2), qui déclare qu'une Compagnie de chemins de fer ne saurait être rendue responsable des conséquences de la collision survenue, durant l'invasion, entre une machine isolée et un train militaire, commandé par un officier supérieur, et qui marchait à contre-voie par ordre de celui-ci, bien qu'il ait été prévenu du danger par des agents.

Conformément à cette jurisprudence, et aussi pour d'autres motifs que nous allons examiner, deux des jugements précités (3) au § 159 ont exonéré le chemin de fer, en considérant que, dans l'espèce, l'accident était survenu au cours de transports stratégiques et, par suite, constituait un fait de guerre ne pouvant entraîner aucune responsabilité.

166. b) Une autre question soumise à l'appréciation du juge a été celle de savoir si les victimes d'accidents de chemins de fer peuvent, durant la guerre, se prévaloir, conformément à la dernière jurisprudence de la Cour de Cassation, de l'art. 1147 du Code Civil; si, par suite, elles sont fondées à demander une indemnité en s'appuyant sur le fait seul de la non exécution du contrat de transport.

(1) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 548.

(2) LAMÉ-FLEURY, 1874, p. 287.

(3) Trib. Seine, 15 janvier 1916; Trib. Boulogne-sur-Mer, 11 février 1916.

Un point peut d'abord être établi avant toute discussion, c'est la capacité des Compagnies à contracter avec les voyageurs comme en temps de paix. Les billets sont distribués, leur prix versé dans les mêmes conditions qu'avant l'ouverture des hostilités, et les recettes sont perçues au profit du chemin de fer et non de l'Etat. Bien plus, l'Administration de la Guerre verse aux Compagnies le prix de chaque transport effectué pour les besoins militaires, un tarif existe, tant pour les déplacements des troupes, que pour ceux du matériel.

L'aspect du contrat de transport n'a donc pas varié, la fréquence et la facilité des voyages ont diminué, les mêmes conditions de confort et de rapidité ne sont plus offertes aux voyageurs, mais l'essence du contrat de transport n'a pas subi de modifications. Or l'obligation de sécurité, imposée au voiturier par la jurisprudence récente d'avant guerre, ne semble pas un élément essentiel du contrat, s'il en était autrement, on comprendrait difficilement que la jurisprudence ait pu pendant tant d'années, adopter la théorie délictuelle.

167. L'applicabilité aux transports des personnes de l'art. 1147 du Code Civil est, avant tout, une question d'interprétation de volonté (1) : on considère que le voyageur n'a contracté qu'avec la certitude d'être amené sain et sauf à destination et que le voiturier a acquiescé, au moins tacitement, à cette clause. On peut dès lors se demander, si une semblable aggravation de la responsabilité est compatible avec les nécessités du temps de guerre, si elle a pu, par suite, être prise en considération par les parties.

Il est certain que les Compagnies de chemins de fer ont eu, et auront jusqu'à la paix, à fournir un gros effort pour les

(1) V. les Conclusions de M. le Procureur général Sarrut au *Dalloz*, 1913.1.254

seuls transports stratégiques. Surtout, elles ont à faire face à des besoins à la fois urgents et imprévus avec des moyens considérablement réduits. Une partie des réseaux du Nord et de l'Est est encore occupée par l'ennemi. Des agents ont été envoyés aux armées par la mobilisation ou capturés par l'ennemi, il a fallu, en bien des cas, recourir à un personnel de fortune, forcément inexpérimenté. Le matériel, fatigué par le service intense des premiers mois de la guerre, n'a souvent pu être réparé ni aisément remplacé,... pour toutes ces raisons et bien d'autres encore il paraît impossible, en réalité, d'appliquer à la responsabilité-accidents des chemins de fer, l'art. 1147 du Code Civil avec ses conséquences rigoureuses.

Mais, en dehors des motifs que nous venons d'énumérer, et qui sont seulement des arguments de bon sens, il en est d'autres, plus juridiques, qui peuvent être invoqués pour cantonner sur le terrain délictuel la responsabilité des Compagnies durant la guerre.

168. c) Depuis le 2 août jusqu'au 1^{er} novembre 1914 nous n'avons aucun texte sur la matière. Les Compagnies ont, pendant cette période, prétendu s'exonérer de toute espèce de responsabilité. Le Ministère de la Guerre avait d'ailleurs fait insérer, dans tous les horaires, un avis prévenant le public que le service pourrait être à tout moment arrêté, ou suspendu brusquement selon les nécessités militaires. Les Compagnies, de leur côté, avaient fait afficher que la reprise des transports commerciaux était faite sans *responsabilité ni garantie d'aucune sorte* et avaient obtenu, pour ces affiches, la signature des commissaires militaires agissant au nom du Ministre de la Guerre, et sans l'assentiment desquels du reste, ne pouvait être mis en route aucun train.

Il paraît exact que ces affiches ne pouvaient avoir que la

valeur d'un simple avis, puisque c'est seulement à la date du 29 octobre 1914, qu'un décret a autorisé le Ministre de la Guerre à réglementer, par ses arrêtés, les conditions de la reprise des transports commerciaux. Par conséquent de simples placards, même contresignés par l'autorité compétente actuellement, antérieurs au 29 octobre 1914, ne sauraient avoir aucune valeur obligatoire s'imposant à l'interprétation des Tribunaux. Toutefois, ils peuvent nous renseigner sur l'intention des parties lors de la conclusion du contrat et, à ce point de vue spécial, ne sauraient constituer un élément négligeable (1), quelle que soit leur validité.

.169 Cette opinion semble bien être celle de M. Sarrut qui, discutant de la validité de la clause portée par les affiches d'août 1914, a dit (2) : « ...la loi du 17 mars 1915 en ce qui « concerne les marchandises et, en ce qui concerne les accidents « aux personnes, le principe d'ordre public que *nul ne peut « s'exonérer d'une faute délictueuse* (art. 319, 320 Code Pénal, « loi du 25 juillet 1841, art. 19), s'opposent à la validité d'une « clause de non-responsabilité... Mais illégale, elle n'a pu pro- « duire aucun effet, même au point de vue de l'intervention de « la preuve. Et la logique rigoureuse du droit impose de tenir « cette clause pour nulle. » On voit que l'auteur, bien qu'un des promoteurs de la théorie contractuelle, semble admettre que, durant la guerre, la responsabilité des accidents de personnes doit être cantonnée sur le terrain délictuel.

Si nous avons assez peu de jugements relatifs directement à notre sujet, la validité de la clause de non responsabilité des affiches de 1914, a été l'objet de très nombreuses décisions en ce qui concerne les transports de marchandises. Les Tribu-

(1) *Contra*, Trib. civil de la Seine, 4 janvier 1915; C. de Paris, 8 juillet 1916.

(2) SARRUT, *op. cit.*, mars-avril 1915, p. 15.

naux de Commerce de la Seine (29 juin et 19 octobre 1915, 8 mars et 11 avril 1916), de Lyon, Marseille, Bordeaux, Grenoble, Montpellier, Cherbourg, Pau, Amiens, Dax, Libourne, Honfleur... en ont prononcé la nullité. Cet avis a été celui du Tribunal Civil de la Seine et des Cours d'Appel de Chambéry, Dijon, Amiens, Grenoble et Paris (8 avril et 8 juillet 1916).

En sens contraire, la validité de la clause a été admise par la Cour de Montpellier à trois reprises (2 arrêts du 16 décembre 1915 et un du 28 janvier 1916), et par la Cour de Nîmes; ces décisions ont été très énergiquement blâmées par M. Sarrut, et ne seraient sans doute pas maintenues par la Cour Suprême. Le Tribunal de Commerce d'Honfleur et une fois celui de la Seine se sont aussi prononcés dans ce sens qui semble ne pouvoir être suivi.

170. Malgré l'énorme majorité des décisions rendues dans le sens indiqué par M. Sarrut, la question ne peut être considérée comme tranchée, car une nouvelle difficulté a été soulevée. En effet, à propos d'une affaire portée devant le Tribunal de Commerce d'Amiens, la Compagnie du Nord soutint que, la clause précitée résultant d'un acte administratif, sa légalité ne pouvait être appréciée par un Tribunal de Commerce, cette thèse ayant été rejetée par une décision du 29 octobre 1915, appel fut interjeté devant la Cour d'Amiens. La Compagnie demandait à la Cour de retenir le débat au fond, mais de surseoir à statuer jusqu'après une décision, sur la validité de la clause de non-garantie, émanant de la juridiction administrative compétente. Le Préfet de la Somme présenta, le 3 février 1916, un déclinatoire d'incompétence demandant le renvoi des parties devant le Conseil d'Etat.

Néanmoins la Cour, sur l'avis du Procureur général, a

rejeté le déclinatoire... « Considérant que l'arrêté émanant de
 « l'autorité militaire compétente, a été pris en exécution des
 « droits que confèrent à ladite autorité les art. 22 et 33 de la loi
 « du 28 décembre 1888, et des art. 19 et 30 du Décret du
 « 8 décembre 1913. ...Que cet arrêté ne peut pas être considéré
 « comme un acte de commandement individuel et spécial,
 « c'est-à-dire comme un acte administratif proprement dit,
 « mais comme une disposition réglementaire d'ordre général et
 « s'appliquant à tous, dont il appartient aux tribunaux d'ap-
 « précier la légalité et d'interpréter les termes... »

Cette décision de la Cour d'Amiens, du 8 mars 1916, semblait fortement motivée, néanmoins le Préfet de la Somme a cru devoir prendre un arrêté de conflit en date du 13 mars 1916.

Le Tribunal des conflits s'est prononcé le 29 juillet 1916 et a cassé, tant le jugement du Tribunal de Commerce d'Amiens que celui de la Cour d'Appel de cette ville. Il a renvoyé les parties à se pourvoir devant un tribunal administratif qui aura à se prononcer sur la légalité de la clause d'irresponsabilité contenue dans les affiches du 19 août 1914. Le jugement du Tribunal des Conflits est simplement motivé par une autre appréciation de la nature de l'acte administratif incriminé :
 « Considérant que les ordres donnés par l'autorité militaire, en
 « vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les textes pré-
 « cités, n'ont pas, comme le décide la Cour d'Amiens, le carac-
 « tère de règlements venant compléter une loi..., qu'ils consti-
 « tuent des actes de puissance publique, ayant pour objet de
 « pourvoir, dans les circonstances exceptionnelles résultant de
 « l'état de guerre, aux besoins de la Défense Nationale dont il
 « incombe au Gouvernement d'assurer l'organisation; que de
 « tels actes échappent à l'appréciation de l'autorité judiciaire,
 « qui ne peut se prononcer sur leur légalité... »

A la suite de cette décision, c'est la juridiction administrative qui aura à trancher la question préjudicielle, posée par la Compagnie, concernant la validité de la clause d'irresponsabilité. Mais, quel que soit le sens de la décision à intervenir, il est un point important sur lequel nous désirons appeler l'attention : même déclarée nulle, la clause précitée n'en subsistera pas moins, en tant qu'indication sur la volonté des parties au sujet des contrats de transport conclus pendant la guerre, on devra par suite admettre qu'aucun des deux contractants n'a pensé pouvoir invoquer, en cas d'accident, l'art. 1147 du Code Civil.

171. Si les Compagnies de chemins de fer ont prétendu reprendre les transports commerciaux, et en particulier les transports de voyageurs, « sans aucune responsabilité ni garantie d'aucune sorte », nous sommes forcé de trouver là, au moins le désir de limiter la responsabilité aux cas stricts touchant à l'ordre public, c'est-à-dire à l'application de l'art. 1382 du Code Civil. Les voyageurs ne pouvaient ignorer des prétentions aussi publiquement et énergiquement affirmées ; si, malgré cela, ils ont contracté avec le chemin de fer en prenant place dans les wagons munis d'un billet, leur acte ne peut être interprété que comme un acquiescement formel aux nouvelles conditions du voyage. De même qu'ils acceptaient de faire en 15 ou 18 heures le trajet de Paris à Marseille qui pouvait auparavant être accompli en 10 heures 1/2, ils renonçaient de même à exiger du voiturier une garantie aussi complète contre les risques possibles.

D'ailleurs, si la question de l'application aux accidents de chemins de fer de l'art. 1147 du Code Civil a été susceptible de discussion, il n'en est plus de même depuis l'Arrêté du 1^{er} novembre 1914. Comme nous l'avons dit, en effet, ce texte

supprime, pour les transports de marchandises, la responsabilité contractuelle du voiturier, basée pourtant sur les articles 1784 du Code Civil et 103 du Code de Commerce; *a fortiori*, devra-t-il en être de même en ce qui concerne les voyageurs, pour lesquels la responsabilité contractuelle des accidents n'est basée sur aucun texte précis, et repose simplement sur l'interprétation de la volonté présumée des parties.

172. Certaines décisions n'ont pas hésité à s'engager dans cette voie et, parmi celles intervenues depuis le 1^{er} novembre 1914, en matière de responsabilité des accidents de chemins de fer, plusieurs ont refusé de suivre les errements de l'Arrêt de Cassation du 27 janvier 1913, et ont débouté les demandeurs qui n'apportaient point la preuve d'une faute commise par les agents du transporteur. Pour écarter l'application de l'art. 1147 du Code Civil, les jugements se placent aux points de vue que nous venons d'envisager : Ils (1) considèrent d'abord le trouble, apporté par la guerre, dans l'exploitation des réseaux, et en déduisent « qu'il eut été injuste « d'obliger une Compagnie de chemin de fer, dont l'exploitation est à ce point troublée, à exécuter ses contrats de « transport avec la même responsabilité qu'en temps normal » ; ils ajoutent que « ...le décret du 29 octobre 1914 et l'arrêté « ministériel du 1^{er} novembre 1914 sont venus réduire les « responsabilités encourues par les Compagnies de chemins « de fer pour retards, pertes ou avaries, uniquement à celles « qui résultent de fautes lourdes de leurs agents, et à celles « dont la cause ne peut être rattachée à l'état de guerre. »

173. Il semblait que la cause fut entendue, et que les tribunaux allaient appliquer aux voyageurs, pendant la durée de

(1) Trib. Seine, 15 janvier 1910; Trib. de Boulogne, 11 février 1916.

la guerre, le seul principe de la responsabilité délictuelle en cas d'accidents. En particulier, le Tribunal civil de la Seine s'était rangé à cette opinion par un jugement des plus net du 15 janvier 1916. Il s'agissait de voyageurs blessés dans un accident survenu près de Longueau le 9 décembre 1914 : un train de voyageurs avait été tamponné par un train de ravitaillement militaire. Le mécanicien du train tamponneur avait été poursuivi devant le Conseil de guerre et acquitté, de fait les demandeurs n'articulaient aucune offre de preuve d'une faute à la charge de la Compagnie ou de ses agents, et prétendaient fonder uniquement leur action sur l'art. 1147 du Code Civil. Le Tribunal a rejeté la demande en se fondant, tant sur les motifs juridiques et de fait d'ordre général exposés plus haut, que sur la circonstance spéciale résultant de ce que le train tamponneur était un train de ravitaillement militaire et : « il est évident dès lors que la faute du mécanicien Beauvin « qui conduisait ce train de ravitaillement, en admettant, « qu'elle eût été lourde et qu'elle put aujourd'hui être « retenue au civil malgré l'acquiescement dont cet agent a « bénéficié devant le Conseil de guerre, se rattacherait néces- « sairement à l'état de guerre et exonérerait ainsi la Compa- « gnie de toute responsabilité... »

Cette décision, ainsi surabondamment motivée, d'abord sur l'inapplicabilité de la théorie contractuelle pendant la guerre, puis sur le fait que l'accident particulier envisagé avait été causé par un train militaire, a été purement et simplement infirmée, le 8 juillet 1916, par la 5^e Chambre de la Cour d'Appel.

174. La Cour contredit point par point le jugement dont il est fait appel, et fonde sa décision sur des motifs généraux d'ordre juridique et pratique, puis sur des considérations d'espèce.

La Cour déclare d'abord, absolument inapplicables aux voyageurs, le décret du 29 octobre 1914 et les arrêtés pris en conformité de ce décret, et considère qu'il eût fallu une disposition formelle pour exonérer la Compagnie de la responsabilité contractuelle résultant de l'art. 1147 du Code Civil. Ce raisonnement serait juste si le texte était directement applicable au transporteur de personnes, mais il n'en est pas ainsi, on n'a pu l'utiliser à cet effet que par une interprétation de volonté des parties, c'est-à-dire par l'adjonction d'un élément essentiellement modifiable suivant les circonstances, et l'on ne peut dire que le fait de la mobilisation, de l'envahissement par l'ennemi de la moitié du réseau, aient été des événements insignifiants pour la Compagnie du Nord, visée en l'espèce.

La Cour recherche ensuite l'intention du pouvoir réglementaire : « Considérant qu'il n'est pas possible en pareilles « matières d'assimiler les voyageurs à de simples colis, et que, « si l'on comprend que les ministres aient eu, en présence des « événements, peu souci des pertes et avaries qui peuvent « atteindre les marchandises... on ne peut supposer raison- « nablement qu'ils ne se soient pas davantage souciés de sau- « vegarder l'existence humaine, en autorisant implicitement « les Compagnies à se départir de leur vigilance habituelle... » On se demande comment la Compagnie du Nord aurait pu, à ce moment, et sur cette ligne, exercer sa « vigilance habituelle ». C'était après la bataille de l'Yser l'heure de la ruée allemande sur Ypres et, pour alimenter le front de Belgique et du Nord de la France, nous ne disposions que de la seule ligne Creil-Amiens-Calais où s'est produit précisément l'accident. Et d'ailleurs, encore à l'heure où nous écrivons, et sans doute jusqu'à la paix, il n'est pas un réseau français qui possède les moyens d'action qu'il avait avant la guerre.

175. Même à tout autre moment, et en tout autre endroit d'un réseau quelconque, nous ne voyons pas pourquoi les voyageurs civils ordinaires obtiendraient une garantie si parfaite de leurs intérêts, alors que les soldats risquent leur vie chaque jour. L'argument de la Cour ne porte pas, il repose une fois de plus sur cette confusion dont nous nous plaignons entre le droit civil et le droit pénal. C'est ce dernier seul qui a mission de protéger les existences, c'est lui qui avait à décider du sort du mécanicien Beauvin... mais, sur le terrain du droit civil, il n'y a que des questions d'argent, d'indemnités, qui ne paraissent pas plus utiles pour sanctionner le décès d'une personne que la perte d'un colis. N'est-il pas aussi profondément injuste d'attribuer aux demandeurs une indemnité proportionnée à leur situation de fortune, alors que, s'il y a eu dans le train de ravitaillement des soldats tués ou blessés, ils n'ont obtenu que les rentes fixes prévues par nos lois militaires?

La Cour enfin considère « que le fait que le train tamponneur « était un train de ravitaillement militaire, conduit par un méca-
« nicien mobilisé, ne peut, à lui seul, constituer un cas de force
« majeure; que si l'accident s'est produit sur le réseau du
« Nord, dans la zone des armées, aucun fait ne démontre que
« les événements de guerre en cours ne permettaient pas
« d'éviter ce tamponnement, qu'il était impossible de prendre
« les précautions nécessaires... » Nous ne pensons pas que la Cour de Cassation maintienne cette décision, qui, d'ailleurs, dépend aussi de l'avis qui sera donné par la juridiction administrative sur la validité des clauses d'irresponsabilité du 19 août 1914, conformément au jugement du Tribunal des conflits du 29 juillet 1916, précité (1).

(1) *Supra*, § 170.

176. Néanmoins, il nous paraît probable que la Cour de Cassation maintiendra, même durant les hostilités, le principe de la responsabilité contractuelle du transporteur de personnes, principe auquel elle paraît tenir énormément, mais en y apportant de très larges atténuations résultant des circonstances actuelles. D'ailleurs, l'allègement du fardeau de la responsabilité des Compagnies peut être obtenu par une autre méthode que celle consistant à renoncer à l'application de l'art. 1147.

Le Conseil d'Etat a paru entrer dans cette voie par un avis du 29 avril 1915 (1), en autorisant dans certains cas les Compagnies de chemins de fer à recourir contre l'Etat pour tout ou partie des indemnités qui auraient dû être versées aux victimes d'accidents. Notre Haut Tribunal administratif paraît penser que, malgré l'état de guerre, les Compagnies : « ...contractant, sans qu'il soit besoin d'une stipulation « expresse à cet égard, l'obligation de conduire les voyageurs « sains et saufs à leur destination, par suite (elles) sont tenues « de payer aux voyageurs qui sont victimes d'un accident les « dommages-intérêts prévus par l'art. 1147 du Code Civil...

« Que, dès lors, au regard des victimes d'un accident, « l'administration exploitante reste le débiteur principal de « l'indemnité... Considérant toutefois, que... celle-ci peut être « fondée à se retourner contre l'Etat... » Et le Conseil d'Etat préconise un arrangement amiable entre le Ministère de la Guerre et les Compagnies au sujet de ce recours.

Cet avis est extrêmement intéressant, d'abord en ce qu'il montre que la vogue de la jurisprudence nouvelle atteint, même la juridiction administrative qui aurait pu, se fondant

(1) *Gazette des Tribunaux*, 23 sept. 1916.

sur l'état de guerre s'opposer, au moins momentanément, à son application.

Le Conseil d'Etat reconnaît, en somme, qu'il est impossible d'exiger des Compagnies de chemins de fer, durant la guerre, les mêmes garanties qu'en temps normal, et que le fardeau de leur responsabilité doit être allégé. Nous avons proposé plus haut, pour y parvenir, de limiter les cas donnant lieu au versement d'une indemnité pour accident, car il nous semblait équitable que les voyageurs supportent, sous cette forme, une bien petite part des inconvénients de l'état de guerre. Le Conseil d'Etat, au contraire, semble assimiler en quelque sorte les victimes d'accidents de transport à celles des faits de guerre proprement dits, il leur accorde les mêmes indemnités qu'en temps normal, une partie de celles-ci devant être payée par l'Etat.

DEUXIÈME PARTIE

MISE EN ŒUVRE DE LA RESPONSABILITÉ DU VOITURIER

CHAPITRE VII

Qui peut agir en Responsabilité ?

177. Généralités. — Dans la grande majorité des cas, les Compagnies de chemins de fer, après un accident, préfèrent éviter des suites judiciaires et s'efforcent de traiter à l'amiable avec les victimes. Ce souci a été particulièrement vif aux premiers temps de l'exploitation des chemins de fer, à une époque où il était nécessaire, pour habituer le public au nouveau mode de locomotion, de faire le moins de bruit possible autour des accidents. Souvent, les Compagnies ont préféré verser des indemnités manifestement exagérées, plutôt que de courir les risques d'une instance judiciaire et d'affronter des débats publics. Pourtant, il n'y a pas de règles bien fixes; malgré leur grosse puissance financière, les Compagnies cherchent naturellement à réduire autant que possible les chiffres des indemnités et la fréquence de leur versement. Dans certains cas aussi elles préfèrent plaider pour le principe, même pour des sommes minimales.

Ce que nous disons des chemins de fer s'applique également

aux autres entrepreneurs de transport, avec cette différence toutefois, que, seules les grosses entreprises peuvent engager pour le principe des procès longs et coûteux, et, considérer les accidents en général avec des règles fixes, prévues d'avance pour chaque cas. Tout au contraire, pour les petits voituriers il n'y a que des questions d'espèce et ils tiennent peu compte des précédents, quand ils n'y ont aucun intérêt.

La responsabilité des accidents de transport aura donc très fréquemment une solution judiciaire. Nous avons examiné, dans la première partie de ce travail, à quelles conditions les tribunaux admettent le principe de l'indemnité due par le voiturier. Il va maintenant nous falloir examiner les autres modalités du procès en responsabilité.

Nous serons amenés à examiner successivement quelles personnes auront qualité pour agir (c'est l'objet du présent chapitre) et contre qui, devant quel tribunal, devra être porté le litige, pendant combien de temps après l'accident, enfin comment sera calculée l'indemnité.

SECTION I

LA VICTIME

178. Si la victime de l'accident n'a pas été tuée sur le coup, elle a évidemment qualité pour recourir contre le voiturier. En général elle sera même seule qualifiée pour agir. On pourrait pourtant concevoir des cas où il n'en est pas ainsi. Par exemple, si des créanciers ont saisi les gains de la victime, ils seront fondés à réclamer une indemnité du chef de son incapacité de travail consécutive à l'accident. L'inaction de leur débiteur ne les empêchait pas d'agir pour leur compte, par voie oblique,

conformément à l'art. 1166 du Code Civil (1). Il ne s'agit pas, en l'espèce, d'un droit attaché à la personne et le préjudice dont se prévaudraient les créanciers serait essentiellement pécuniaire... En pratique, l'action est toujours intentée par la victime quand elle survit, les créanciers peuvent alors seulement intervenir dans l'instance, ou pratiquer une saisie-arrêt sur le voiturier s'ils craignent un arrangement amiable.

179. La victime peut être une personne ne jouissant pas d'une pleine et entière capacité civile. Nos lois aboutissent alors à cette conclusion curieuse, que la femme mariée pourra aisément transiger, mais ne pourrait poursuivre son droit en justice qu'avec l'autorisation du mari, conformément à l'art. 215 du Code Civil; au contraire, les droits du mineur en tutelle peuvent être poursuivis en justice par le tuteur seul, tandis qu'il ne pourrait transiger sur ces mêmes droits qu'en observant les formes prescrites par l'art. 467 du Code Civil. L'interdit est traité comme le mineur. Mais l'individu pourvu d'un conseil judiciaire pourrait agir en justice, ou transiger, avec la seule assistance de son conseil, selon l'art. 513 du Code Civil.

180. Il arrive très souvent que la victime ne présente après l'accident que des lésions sans gravité, elle reçoit de la Compagnie une indemnité minime et, quelques mois ou quelques années après, survient une affection nouvelle, et plus grave, dont l'origine remonte indiscutablement au traumatisme; dans ce cas la jurisprudence admet unanimement le droit pour la victime de réclamer une nouvelle indemnité. Cette hypothèse est loin d'être exceptionnelle et les traités de médecine légale nous en fournissent de nombreux exemples.

(1) JOSSEMAND, *op. cit.*, § 922 et *infra*, section IV.

En y réfléchissant, on comprend très bien la genèse de ces troubles d'origine nerveuse : Le voyageur est assis paisiblement dans son wagon, il cause, lit ou fume, se croyant en parfaite sécurité et tout à coup, en une fraction de seconde, l'accident est arrivé, est déjà terminé avec un fracas épouvantable, le wagon est brisé, les vitres s'effondrent, souvent le feu ou la vapeur atteignent les victimes et ajoutent l'horreur des brûlures aux blessures. De plus, le voyageur était, au moment du choc, animé de la même vitesse que le train et possédait par suite une grande force-vive, l'arrêt brusque du compartiment aura donc pour corollaire immédiat la mise en jeu, l'absorption instantanée de cette force vive répartie dans tous les organes : le voyageur ne peut manquer d'être violemment projeté et de ressentir, surtout dans les parties les plus délicates et les plus lourdes, comme la tête, une commotion extrêmement violente. « Une lésion interne peut s'ensuivre dont les effets « n'apparaîtront qu'à longue échéance » (1).

Sous le nom d' « entasis », le docteur Coutaret (2) a décrit une maladie interne, spéciale aux victimes d'accidents de chemins de fer, et consistant dans l'arrachement de certains ligaments retenant un organe pesant. On cite surtout dans cet ordre d'idées le décollement du péritoine qui, suivant sa localisation, peut amener des troubles de diverses natures, toujours longs à guérir et exigeant un repos prolongé. Mais ces affections se révèlent d'ordinaire assez peu de temps après l'accident, il n'en est pas de même des névroses traumatiques.

181. Les névroses traumatiques ont ceci de particulier qu'elles n'atteignent presque jamais les personnes ivres ou

(1) Dr GUILLEMAUD, *Des accidents de chemins de fer et de leurs suites médico-judiciaires*, Paris, 1891.

(2) *Lancette française*, 19 février 1891.

endormies dont le système nerveux est au repos; au contraire, les gens assis en arrière, sont les plus gravement atteints par suite du choc de la colonne vertébrale contre le dossier des banquettes (1). On voit des personnes, ne présentant tout d'abord aucune lésion ni trouble apparent, être atteintes, au bout de plusieurs mois ou de plusieurs années, de maladies extrêmement graves, dont la cause est rattachée à l'accident par les médecins-experts.

Citons par exemple le cas de Mlle T..., qui se trouvait dans un train tamponné le 13 juillet 1889 et s'en tira avec une hémorrhagie nasale, un an après la vue et l'ouïe étaient gravement compromises et les pronostics les plus graves étaient faits à ce sujet par les médecins (2). Mme R..., blessée légèrement le 1^{er} février 1883 et guérie en apparence très vite, présente au bout d'un an un diabète grave et qui paraît devoir s'aggraver encore... Il est possible de citer indéfiniment des cas de perte de mémoire, diabète, paralysie, neurasthénie... tous très graves et impossibles à prévoir dans les premières semaines suivant l'accident. On comprend, dans ces conditions, que la jurisprudence n'ait jamais hésité à admettre, dans toutes ces hypothèses, le droit pour la victime de réclamer une nouvelle indemnité (3).

182. Ce point est très bien élucidé par deux jugements du Tribunal civil de la Seine, du 18 mai 1867 et du 16 août 1868 (4). Dans le premier cas, le juge déclare que, si la victime d'un accident de chemin de fer qui engage la responsabilité de la Compagnie, a transigé avec celle-ci sur le fond et les conséquences

(1) GUILLEMAUD, *op. cit.*, p. 23.

(2) GUILLEMAUD, *op. cit.*, p. 90.

(3) Cassation, 10 déc. 1861, *Dalloz*, 62.1.123.

(4) LAMÉ-FLEURY, *Bulletin ann.*, 1869, p. 186 et 187.

qui la concernaient, cette victime n'est plus recevable dans une nouvelle action en dommages-intérêts. Mais si, après avoir accepté une indemnité définitive en renonçant à élever une autre réclamation à l'avenir, son état subit une aggravation imprévue, elle est fondée à obtenir une deuxième indemnité. Et, si l'affection entraîne la mort de la victime en conséquence directe de l'accident, la veuve est recevable à demander une troisième indemnité à la Compagnie.

On peut citer aussi un jugement du Tribunal Civil de Marseille, du 12 février 1870 (1). Il s'agissait d'un voyageur qui n'avait pas été blessé, mais avait vu son état maladif (hypertrophie du cœur) aggravé par « les troubles et l'innervation « constitutifs à un déraillement ». La Cour d'Aix confirma ce jugement, le 14 juin 1870, en admettant la responsabilité de la Compagnie.

Nous n'avons cité que des accidents de chemins de fer, mais évidemment les mêmes remarques s'appliquent à tous les moyens de transport mécaniques, peut-être même à certains accidents de voitures hippomobiles particulièrement graves.

SECTION II

LES HÉRITIERS

183. Le droit des héritiers d'agir peut se présenter de deux façons différentes selon que le décès de la victime a été ou non immédiat. Si la victime est tuée sur le coup on ne voit pas bien comment ses héritiers pourraient agir de son chef, le préjudice causé au défunt lui-même est personnel et semble ne

(1) PICARD, t. III, p. 494.

pouvoir, en aucune manière, faire l'objet d'une demande intentée par les héritiers.

Il ne faudrait pas croire pourtant que le voiturier soit exonéré, car, s'il est impossible de faire agir les héritiers du chef du défunt, il est possible de les laisser agir personnellement pour le préjudice qui leur est causé. La mort de la victime peut entraîner pour les héritiers une perte pécuniaire, et c'est toujours le cas lorsqu'il s'agit d'un père de famille gagnant le pain des siens par son travail. En outre, nous verrons que les tribunaux accordent une indemnité pour le préjudice moral, et ce seul chef donnerait aux héritiers le droit d'agir en dommages-intérêts contre le voiturier.

184. Ces principes ont toujours été admis par la jurisprudence, le Tribunal civil de Marseille, dès le 22 mai 1868, déclarait que : « les héritiers de la victime d'un accident de chemin de fer ont tous le droit de demander à la Compagnie concessionnaire, civilement responsable de la faute de ses agents, la réparation du préjudice qu'ils ont souffert par suite du décès de leur auteur ». Le tribunal a proportionné, pour chaque héritier, l'indemnité accordée au préjudice souffert. Et le Tribunal de Marseille a de nouveau affirmé ce même point de vue le 3 juillet 1868 (2). Dans ces deux jugements, le juge accorde une indemnité en se fondant sur l'art. 1382 du Code Civil, et sur le fait que le demandeur prouvait le quasi-délit du voiturier.

Le Tribunal civil de Toulouse a résumé très clairement le point de vue d'alors de la jurisprudence dans un jugement du 17 avril 1902 (3). Il s'agissait d'un individu, blessé dans un

(1) LAMÉ-FLEURY, *op. cit.*, 1869, p. 189.

(2) LAMÉ-FLEURY, *op. cit.*, 1869, p. 190.

(3) *Sirey*, 1902.2.81.

accident de chemin de fer, dont la Compagnie était responsable, et décédé des suites de ses blessures au bout de quelques heures. Le Tribunal était saisi d'une demande en indemnité, présentée tout à la fois par la sœur et des neveux et nièces de la victime. Les demandeurs prétendaient agir, tant en vertu du tort fait au *de cujus* lui-même, qu'en leur nom personnel. Le Tribunal déclare les héritiers non recevables à agir en dommages-intérêts du chef de la victime : si les héritiers demandent l'indemnité que le *de cujus* aurait pu demander avant sa mort, l'objet de leur réclamation est illusoire puisque la survie à l'accident n'a pas dépassé quelques heures; s'ils réclament au nom du tort causé au *de cujus* par le fait même de son décès, leur demande est contraire à l'ordre public puisqu'une pareille action n'a pu naître du vivant de la victime et passer, par suite, dans sa succession...

M. Lacoste, dans une note au Sirey, s'élève très vivement contre ce jugement et la jurisprudence dont il est l'aboutissant. Il fait remarquer, avec quelque apparence de raison, qu'il y a toujours un instant, si rapide que soit supposé le décès, où la mort de la victime est certaine, et par suite l'indemnité qu'elle pourrait exiger elle-même, il y aurait donc là un droit acquis aux héritiers avec la succession. De plus, la doctrine du Tribunal de Toulouse conduirait, en certains cas, à faire peser sur le voiturier une moindre responsabilité pécuniaire au cas de mort de la victime que si elle était seulement grièvement blessée. Néanmoins nous ne pouvons nous ranger à l'opinion de M. Lacoste, et ce pour une raison très forte, analogue à celle que développent les assurances contre l'incendie :

La théorie de M. Lacoste conduirait, en effet, à accorder aux héritiers : 1^o une indemnité pour le préjudice causé à eux personnellement; 2^o une indemnité représentative pour le

de cujus du fait de sa mort. Cette deuxième indemnité, s'ajoutant à la succession, constituerait les héritiers en bénéfice par le fait et en raison de l'accident, ce qui est assurément immoral et contraire à l'ordre public. De plus, comme nous l'avons déjà dit au cours de cette étude, en droit français actuel, à la différence de l'ancien droit romain et germanique, le tort causé à la personne humaine ressortit avant tout au droit pénal et non au droit civil. En l'absence de préjudice personnel aux héritiers de la victime, c'est la société lésée par sa mort qui aura à intervenir pour faire prononcer, s'il y a lieu, des condamnations pénales contre les auteurs de l'accident.

185. Tant que la jurisprudence exigeait que le demandeur fit la preuve de la faute du voiturier pour obtenir une indemnité, il a paru tout naturel de montrer la même exigence à l'égard de l'héritier, et cela d'autant plus, qu'il ne pouvait agir qu'en son nom, et pour le préjudice causé à lui personnellement. Toutefois, le jour où les tribunaux ont autorisé les victimes d'accidents de transport à agir selon l'art. 1147 du Code Civil, en vertu de leur contrat, l'application à l'héritier des principes précités lui aurait été très préjudiciable. Dans tous les cas où la cause de l'accident reste inconnue, la victime grièvement blessée aurait obtenu une indemnité, tandis que le fait de son décès exonérerait le transporteur. Pour nous, qui défendons la théorie délictuelle, il y a là une démonstration de plus de l'erreur de la théorie contractuelle, par les contradictions juridiques auxquelles conduit son application.

Quoiqu'il en soit, la jurisprudence, ne pouvant pas absolument établir une contradiction comme celle que nous avons signalée, admet résolument depuis 1913 le droit pour les héritiers d'agir du chef de la victime et en vertu du contrat.

186. La voie a été ouverte par la Cour de Cassation dans son arrêt précité du 21 avril 1913 (1). Il s'agissait d'un commis ambulant des postes, contusionné à la tête dans un déraillement dû à la rupture d'un rail. La victime avait transigé pour 300 francs, croyant l'accident peu sérieux, mais son état s'aggrava peu à peu; ce fut d'abord de la faiblesse, puis la diminution de l'intelligence, la paralysie, et la mort survenue six ans après et indiscutablement à la suite de l'accident. Le Tribunal civil de Toulouse, puis la Cour de Toulouse, suivant la jurisprudence d'alors, furent obligés, pour accorder une indemnité à la veuve et aux enfants du postier, de considérer que la rupture du rail constituait une faute à la charge de la Compagnie. La faiblesse de ce raisonnement n'échappa pas à la Compagnie d'Orléans qui, pour ce motif entre autres, introduisit un pourvoi en Cassation. La Cour Suprême saisit l'occasion d'affirmer sa nouvelle jurisprudence et, sans confirmer les motifs de la Cour d'Appel, déclare les héritiers de la victime habiles à invoquer son contrat de transport; par suite le pourvoi est rejeté, la Compagnie « n'ayant pas fait la preuve que « l'accident provient d'une cause étrangère qui ne saurait lui « être imputée, était responsable, aux termes de l'art. 1147, « des conséquences de l'inexécution du contrat de transport (2). »

187. La thèse de la Cour de Cassation, qui est développée et précisée dans un rapport de M. le Conseiller Cadot de Ville-moble (3), révèle combien la Cour Suprême s'est trouvée embarrassée. Finalement, elle reconnaît bien aux héritiers le

(1) *Dalloz*, 1913.1.257; *Sirey*, 1914.1.5.

(2) Cf. un arrêt de la Cour de Gênes, précité, du 27 avril 1900, qui reconnaît aux héritiers le droit d'agir *jure hereditario* et non *ex propria nomine*. *Sirey*, 1901.4.5; et *supra*, § 141.

(3) *Gazette des Tribunaux*, 23 sept. 1916.

droit d'invoquer le contrat de transport de leur auteur, mais seulement, pour obtenir réparation du préjudice éprouvé par eux personnellement. Il y a là un point particulièrement obscur de la théorie contractuelle qui a été développé et attaqué par M. Ripert (1). Une seule réponse a pu être faite à ces objections : « Si le voyageur est créancier d'une obligation contractuelle, cette créance passe à ses héritiers, car « on ne saurait admettre que sa mort délie son débiteur qui « pourrait ainsi, par un acte fautif, supprimer l'obligation à « sa charge (1) ». Mais l'interprétation admise ne fait passer la créance aux héritiers que relativement à son origine, son objet a changé puisqu'il est devenu personnel aux successeurs. On ne saurait nier que la théorie contractuelle ne nous offre là un cas très singulier de la transmission des obligations.

Une fois admis par la Cour de Cassation, le droit pour les héritiers à agir contractuellement ne semble plus avoir été contesté. En particulier, dans l'espèce soumise le 27 janvier 1914 au Tribunal civil de la Seine, la Compagnie des chemins de fer de l'Etat n'a pas discuté le droit pour un père d'invoquer le contrat de transport de sa fille mortellement blessée, et, si la demande a été repoussée, c'est uniquement parce que le juge a considéré que le contrat n'était pas encore entré dans la période d'exécution (2).

188. Dans nos raisonnements, nous n'avons pas tenu compte du degré de parenté entre l'héritier et la victime, c'est que la jurisprudence et la grande majorité de la doctrine ne semblent y attacher aucune importance. Tout ce que nous

(1) *Revue critique*, 1914, pp. 192 et suiv.

(2) V. *supra* § 28.

avons dit s'applique à la personne quelconque qui a, après le décès, une vocation à titre universel aux biens de la victime. Un légataire universel nous semble fondé, en principe, à agir au même titre qu'un fils. Pourtant, en pratique, plus le degré de parenté est éloigné entre le *de cujus* et le demandeur, plus celui-ci établira difficilement l'existence d'un préjudice personnel, matériel ou moral. Ainsi, le jugement précité du Tribunal de Toulouse, du 17 avril 1902, accorde des dommages-intérêts, pour le préjudice personnel, « à une sœur, âgée « du défunt qui vivait depuis longtemps avec lui et a perdu en « lui son unique soutien et sa dernière affection... » Au contraire, l'action des neveux et nièces qui « n'excitent d'aucun « dommage matériel ou moral appréciable » doit être rejetée, ils peuvent seulement obtenir le remboursement des menus frais à eux occasionnés par le décès.

SECTION III

LES AUTRES INTÉRESSÉS

189. La jurisprudence a reconnu à toute personne qui subit un préjudice par suite de la mort ou des blessures de la victime d'un accident de transport, le droit de recourir contre l'auteur responsable de l'accident. Le préjudice causé peut être moral ou matériel, peu importe, pourvu qu'il soit établi avec certitude et relié par un rapport de cause à effet à la faute du transporteur.

Ici, nous ne parlons plus des héritiers qui ont le droit d'exercer les actions de la victime, mais bien des autres intéressés qui ne pourraient jamais arguer que de leur préjudice personnel pour réclamer une indemnité. Ce pourra être le conjoint survivant, un parent primé par des plus proches

ou par un légataire universel, un créancier, un associé... Toutes ces personnes ne sont pas qualifiées pour représenter la victime et agir en son nom, elles ne pourront donc certainement se placer que sur le terrain délictuel, et devront établir une faute à l'encontre du voiturier.

190. Le conjoint survivant a toujours été admis à réclamer une indemnité pour le préjudice moral qui lui est causé par l'accident (1). Dans nombre de cas rapportés par les recueils d'arrêt (1), c'est la femme qui obtient une indemnité au cas de mort du mari, alors le préjudice moral se double d'un préjudice matériel important. Les tribunaux accordent à la veuve une rente viagère destinée à lui permettre de subsister malgré la perte de son époux. Mais, si le mari ne subissait qu'une incapacité de travail, et restait inactif, la femme devrait certainement être autorisée à réclamer pour son compte personnel. Ceci n'est susceptible d'application qu'aux cas de séparation de corps ou de divorce, par suite de l'incapacité de la femme mariée. La femme, séparée ou divorcée, devrait même être admise à intervenir dans l'action intentée par le mari, ou à saisir-arrêter l'indemnité allouée par le voiturier pour le montant des sommes qui lui sont dues.

191. Tout parent, non héritier, justifiant que la mort de la victime lui cause un dommage moral sérieux, peut réclamer une indemnité à l'auteur responsable de l'accident. La Cour de Paris, le 16 novembre 1871 (2), a reconnu le droit d'agir à une mère naturelle; vainement, le propriétaire du cheval qui avait causé l'accident mortel, objectait-il le défaut de recon-

(1) Cassation, 4 mars 1872 (*Dalloz*, 1873.1.62); Trib. civil de la Seine, 18 août 1868, *LAMÉ-FLEURY*, 1869, p. 187; Cour de Paris, 15 juillet 1875, *LAMÉ-FLEURY*, 1880, p. 68.

(2) *Dalloz*, 1872.2.62.

naissance et, par suite, le fait que la mère n'avait aucune vocation à l'hérédité. La Cour accorda tout de même une indemnité en se fondant sur les art. 1382 et 1383 du Code Civil. De même, le jugement précité du Tribunal de Toulouse du 17 avril 1902 (1), a-t-il accordé une indemnité à la sœur du défunt, victime d'un accident de chemin de fer. Nous croyons que c'est le seul exemple d'indemnité pour préjudice moral accordée à un simple collatéral, en fait, nos tribunaux n'admettent le préjudice moral qu'entre parents en ligne directe.

192. Un étranger, ne pourra obtenir d'indemnité qu'en justifiant d'un dommage matériel certain, aucun lien d'amitié avec la victime ne serait assez fort pour lui permettre de demander la réparation du préjudice moral. La jurisprudence est bien fixée en ce sens (2). Mais elle admet que, tout préjudice pécuniaire causé à un tiers, est susceptible de donner lieu à une action contre l'auteur responsable de l'accident. Les espèces que nous pouvons citer à ce sujet, en jurisprudence, sont toutes antérieures à l'adoption par la Cour de Cassation de la théorie contractuelle, aussi n'y avait-il alors aucune difficulté à déclarer applicable l'art. 1382 du Code Civil.

Un des arrêts les plus nets est celui rendu par la Chambre des Requêtes le 21 juillet 1869 (3), et qui conclut en ces termes : « Toute personne, héritière ou non, qui a souffert un « préjudice direct résultant de la mort d'un individu par « homicide involontaire — auquel est assimilé l'accident de « chemin de fer survenu par la négligence des agents — est « recevable et fondée à demander réparation du dommage « qu'elle a éprouvé ». Cette thèse, une fois acceptée, n'a plus

(1) *Sirey*, 1905.2.81.

(2) *Dalloz*, 1881.2.65.

(3) LAMÉ-FLEURY, *op. cit.*, 1869, p. 192.

été remise en discussion et a été adoptée par de très nombreuses décisions.

Les espèces visées sont : la perte d'un associé indispensable (1); la suppression des gains d'un débiteur, et fréquemment, pour l'Etat, l'obligation de verser une pension à la famille de la victime. Cette dernière hypothèse s'est réalisée pour des militaires voyageant avec un ordre de transport et victimes d'un accident en cours de route. La Cour de Paris, le 22 mai 1903 (2), a reconnu au Ministère de la Guerre le droit de se faire rembourser, par la Compagnie responsable, la pension versée à la veuve d'un officier de territoriale tué dans un accident de chemin de fer. La Cour de Cassation a rendu, dans une espèce analogue, un arrêt très intéressant le 7 mars 1911 (3).

193. La Cour Suprême déclare que l'auteur, ou celui qui est civilement responsable d'un délit, est tenu envers toute personne de réparer le dommage, quelle qu'en soit la nature, causé à cette personne par le fait illicite. Par suite, lorsqu'un militaire en service commandé a été blessé dans un accident, imputable à la faute d'un agent dont la Compagnie de chemins de fer a été déclarée responsable, l'Etat, contraint de verser au militaire une pension pour invalidité, est en droit de se retourner contre la Compagnie et de lui réclamer réparation du préjudice éprouvé de ce chef. En effet, la faute imputable à la Compagnie, a causé à l'Etat un préjudice direct en substituant une dette immédiatement exigible à une dette simplement conditionnelle...

194. Cet arrêt a été rendu à une époque où la Cour Suprême

(1) Paris, 27 mai 1876; LAMÉ-FLEURY, *op. cit.*, 1880, p. 129.

(2) *Le Droit*, 26 juin 1903.

(3) *Sirey*, 1911, 1.545.

ne reconnaissait le transporteur responsable que des accidents occasionnés par son délit ou quasi-délit. Si la même question était posée maintenant à la Chambre Civile, il se pourrait que la responsabilité du voiturier fût engagée seulement contractuellement; un tiers lésé serait-il admis dans ces conditions à réclamer des dommages-intérêts?

Les auteurs sont divisés sur ce point. M. Josserand considère que le tiers lésé devrait établir la faute du voiturier et ne pourrait agir que selon l'art. 1382 (1). MM. Lyon-Caen et Renault sont d'un avis différent, en ce qui concerne les héritiers, mais ne parlent pas du cas particulier qui nous intéresse. Il nous semble que la jurisprudence, qui n'a pas hésité à étendre aux héritiers le bénéfice de la théorie contractuelle, pourrait difficilement le dénier aux autres intéressés. Si, en effet, on considère l'héritier comme pouvant agir du chef de la victime et non pas seulement de son chef, il n'y a aucune raison de refuser le même droit à des tiers lésés par le contrat de transport auxquels ils sont étrangers, et qui, par suite n'eût dû, ni leur nuire, ni leur profiter; puisque, en fait, il leur a été causé un préjudice par l'exécution de ce contrat, on ne saurait leur refuser la faculté d'en faire état pour réclamer une compensation et les moyens juridiques ne manqueraient pas pour atteindre ce but.

195. On peut, en particulier, considérer que, à la suite de l'accident qui lui porte préjudice, le tiers est relié au voiturier par un quasi-contrat selon l'art. 1371 au Code Civil. Le fait volontaire du voyageur qui souscrit au contrat de transport, entraîne, pour le voiturier, l'engagement unilatéral de réparer envers un tiers lésé les conséquences d'un accident possible; ce

(1) *Op. cit.*, p. 821.

sont presque les termes exacts de la loi. D'ailleurs, en équité, on ne comprendrait pas qu'un ayant-cause de la victime eût moins de droit que la victime, qui elle pensait retirer un bénéfice du contrat de transport; et la jurisprudence, après avoir étendu aux héritiers le droit d'agir selon l'art. 1147, se trouvera fatalement entraînée à l'accorder à tous les tiers injustement lésés.

En ce qui concerne les créanciers de la victime, ils auront toujours exactement les mêmes droits que leur auteur (1) conformément à l'art. 1166 du Code Civil. Si pourtant ils laissent le blessé, ou les héritiers du défunt, transiger ou plaider sans intervenir, ils seront ensuite forclos vis-à-vis du voiturier et n'auront plus que leur recours contre le titulaire de l'indemnité, ou pour les sommes non encore versées.

196. La jurisprudence, et en particulier la Cour de Cassation, admettent en général que, dans le cas où le fait d'un tiers réalise le risque dont un assureur a dû répondre, l'assureur peut se retourner contre le tiers pour demander réparation du dommage éprouvé. « Cette doctrine a été admise pour des assurances ayant pour objet des risques très variés, assurances maritimes, contre l'incendie, sur la vie, en cas de décès... (2) ». Un arrêt de la Cour de Chambéry, du 28 juin 1884 (3), fait une application intéressante de ce point de vue qui se trouve aussi exposé par M. Planiol, dans son traité de Droit Civil (4).

Cependant les décisions ne sont point unanimes. Des tribunaux civils et de commerce, et même quelques Cours

(1) JOSSELAND, *op. cit.*, p. 822; PLANIOL, *op. cit.*, t. II, § 286; ZENS, *op. cit.*, pp. 51 et 52.

(2) *Supplément au traité des chemins de fer*, CARPENTIER et MAURY, p. 174.

(3) *Sirey*, 85.2.219.

(4) T. II, n° 2164.

d'Appel se sont refusées à donner à l'assureur un recours contre le tiers qui a amené la réalisation du risque. C'est en ce sens que se prononça la Cour d'Amiens le 19 novembre 1902 (1).

Il arrive assez souvent que la victime d'un accident de transport a conclu un contrat d'assurances sur la vie. L'assureur peut-il, en ce cas, se retourner contre le voiturier pour demander le remboursement de la différence entre l'indemnité payée à la victime et la valeur de rachat de la police au jour du décès? C'est sous cette forme précise que le point mentionné plus haut nous intéresse.

Nous avons dit précédemment que, en principe, tout tiers lésé par l'accident doit pouvoir se retourner contre le voiturier, auteur responsable de l'accident, soit d'ailleurs que cette responsabilité résulte d'un contrat, d'un quasi-délit ou d'un délit. Mais il ne semble pas que l'assurance puisse invoquer la qualité de tiers lésé vis-à-vis du voiturier. En effet, si elle a été amenée à verser une indemnité à la victime, c'est que la police n'excluait pas le risque de mort par accident de transport. La Compagnie d'assurances a encaissé un certain total de primes avant le jour de l'accident, elle avait conclu un contrat aléatoire comportant pour elle, comme pour la victime, des chances de gain ou de perte. Le décès du voyageur par accident est simplement la condition qui achève le contrat et établit définitivement un gain pour l'une des parties.

On ne comprend pas dans ces conditions, comment, en vertu de quel principe, l'assureur pourrait se retourner contre le voiturier. Celui-ci est étranger au contrat d'assurance sur

(1) *Sirey*, 1903.2.219.

la vie, conclu par la victime et à ses frais, il a dû verser aux héritiers une indemnité provenant, soit des risques inhérents au contrat de transport, soit de son quasi-délit, en tous cas n'ayant pas de cause juridique commune avec le contrat d'assurance du *de cujus*. Dès l'instant que la police d'assurance sur la vie n'excluait pas la mort par accident de chemins de fer par exemple, c'est que la Compagnie d'assurances, ayant consulté les tables et statistiques, pensait pouvoir faire face à ce risque avec le montant des primes; elle ne saurait, par suite, arguer contre le voiturier d'aucun préjudice causé.

Nous avons cité un arrêt de la Cour Suprême de 1911 (V. § 193), donnant action à l'Etat contre le voiturier responsable d'un accident où périt un officier, pour le montant de la pension versée à sa veuve. Il s'agissait alors pour l'Etat d'une obligation simplement conditionnelle et légale. Aussi, la même Chambre Civile n'a-t-elle pas hésité à se prononcer absolument en sens contraire au sujet d'un contrat d'assurance, le 6 janvier 1914 (1), en décidant que: «étant données les stipulations rappelées sur l'éventualité d'un accident de chemins de fer, qui ne rentrant dans aucun des cas limitativement exceptés par le contrat, était dès lors nécessairement compris dans les prévisions de la Compagnie d'assurances qui l'avait prise en considération pour le calcul de la prime.»

Cet arrêt est une indication du sens que la Cour Suprême entend donner à la question, il ne saurait toutefois avoir une portée absolue, étant motivé en grande partie sur des considérations de fait, desquelles il résultait que la Compagnie d'assurances n'avait subi aucun préjudice à la suite de l'accident.

(1) Compagnie d'assurances « Le Phénix » contre Compagnie du Midi.

SECTION IV

LE MINISTÈRE PUBLIC

197. Les moyens de transport mécaniques, et en particulier les chemins de fer, ne comportent que des risques assez faibles eu égard au grand nombre de personnes qu'ils transportent. Il n'en est pas moins vrai que, dès leur apparition, on a été frappé universellement du fait qu'un seul accident de chemin de fer peut amener des pertes de vies humaines et un total de blessés que les anciens modes de locomotion ne permettaient pas d'envisager. Il y a certainement, sur nos réseaux ferrés, une foule de petits accidents, même d'accidents individuels, mais la catastrophe-type avec son accompagnement de wagons brisés au milieu desquels on retrouve des voyageurs carbonisés ou horriblement mutilés, reste malheureusement dans la limite des possibilités journalières.

On comprend, dans ces conditions, que le législateur se soit préoccupé de sanctionner la grave responsabilité qui pèse sur les agents du chemin de fer. Certains d'entre eux, comme les aiguilleurs ou les mécaniciens, tiennent constamment entre leurs mains la vie et la santé de plusieurs centaines de voyageurs.

198. Dès le début des chemins de fer en France, le 8 mai 1842, survint un accident épouvantable sur la ligne de Paris à Versailles, rive gauche. Un train de voyageurs était mû par deux machines, l'une en tête, l'autre en queue, la deuxième machine ayant atteint une plus grande vitesse que la première provoqua le déraillement du convoi. On avait alors l'habitude d'enfermer à clef les voyageurs dans les compartiments, comme cela s'est pratiqué en Allemagne pendant fort longtemps, et

ceux d'entre eux qui avaient été épargnés par le choc, furent brûlés par l'incendie sans pouvoir s'échapper. Le célèbre explorateur Dumont d'Urville périt, ainsi qu'un grand nombre de personnes.

Une pareille catastrophe ne pouvait manquer d'avoir un énorme retentissement, une décision ministérielle prescrivit immédiatement de nouvelles mesures de sécurité, entre autres l'interdiction d'enfermer les voyageurs à clef dans leurs compartiments; simultanément, une poursuite correctionnelle était intentée devant le Tribunal de la Seine, les familles des victimes s'étaient portées parties civiles. Le 10 décembre 1842, intervint un jugement d'acquiescement général des administrateurs du chemin de fer, en même temps les parties civiles étaient déboutées de leurs plaintes. On trouvera les détails des audiences et du jugement dans les écrits de MM. Emile et Isaac Péreire, et dans la *Gazette des Tribunaux* (1).

199. Ces débats et ce jugement avaient fortement impressionné l'opinion publique, qui jugeait insuffisants les articles 319 et 320 du Code Pénal en vertu desquels la poursuite avait été engagée. C'est dans ces circonstances que le législateur, ayant l'occasion de réglementer d'une manière générale les transports par fer, inséra dans la Loi du 15 juillet 1845 un article 19, ainsi conçu :

« Quiconque par maladresse, imprudence, inattention, « négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura « involontairement causé... un accident, qui aura occasionné « des blessures sera puni de 8 jours à 6 mois d'emprisonne- « ment et d'une amende de 50 à 1.000 francs. Si l'accident a « occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'empri-

(1) Ecrits de MM. Emile et Isaac Péreire, publiés par Gustave Péreire, Paris, 1903, t. II, p. 1829; *Gaz. des Tribunaux* du 11 décembre 1842.

« sonnement sera de 6 mois à 5 ans et l'amende de 300 à 3.000 francs... ».

« On le voit », dit M. Picard (1), « le législateur de 1845 a considérablement élevé les peines prononcées par les articles 319 et 320 du Code Pénal... S'il n'y a pas eu d'accident de personnes, mais si l'enquête a révélé une contravention aux ordonnances ou décrets portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté ou l'exploitation du chemin de fer, aux décisions ministérielles intervenues pour l'exécution de ces règlements ou aux arrêtés pris dans le même but par les Préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics, les préposés des Compagnies sont passibles d'une amende de 16 à 3.000 francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende est portée au double et le tribunal peut, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois » (2).

200. Le droit, pour le Ministère Public, d'agir en réparation du dommage causé à la société par la mort ou les blessures des victimes d'accidents, n'a jamais été mis en doute. Son action, basée d'abord sur les articles précités du Code Pénal relatifs à l'homicide par imprudence, s'appuie maintenant sur des textes plus rigoureux envers les coupables ; mais son principe n'a pas varié et, dans l'application, la jurisprudence a fait preuve d'une constance et d'une continuité de vues très remarquables.

Dès leur apparition, les dispositions de la loi de 1845 furent appliquées à propos du tristement célèbre accident de Fampoux, survenu sur la ligne du Nord le 8 juillet 1846 (3). Le Tri-

(1) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 581.

(2) Loi du 15 juillet 1845, art. 21; Ordonnance du 15 nov. 1846.

(3) *Bibliographie des Chemins de fer*, par LAURENT DE VILLEDEUIL, Paris, 1906, V. pp. 840 et suiv. les publications relatives à l'accident de Fampoux et le détail des débats judiciaires auxquels il a donné lieu.

bunal correctionnel de Lille, saisi en première instance, avait acquitté tous les prévenus; sa décision fut frappée d'appel à minima par le Ministère Public et la Cour de Douai, retenant l'excès de vitesse, prononça des condamnations contre le chef de train et le mécanicien de la première machine, acquittant les autres prévenus. La Cour de Cassation confirma, le 24 avril 1847, l'arrêt de la Cour de Douai. Les espèces de ce genre se multiplient avec les condamnations prononcées contre les agents de chemins de fer. Le 12 décembre 1857, la Cour de Cassation déclare que, le juge du fait est seul qualifié pour déclarer que les actes d'un prévenu, « bien qu'ils n'aient « pas occasionné directement un accident arrivé sur le chemin « de fer, constituent cependant l'imprudence qualifiée délit et « punie par l'art. 19 de la loi du 15 juillet 1845. »

201. D'ailleurs, l'art. 463 du Code Pénal est applicable aux condamnations prononcées en vertu de la loi du 15 juillet 1845, art. 19 et 21, et les tribunaux font très généralement usage de cette faculté, surtout quand la Compagnie de chemins de fer fournit de bons renseignements sur les prévenus, et que la faute qui leur est reprochée apparaît comme la conséquence d'une défaillance momentanée. L'emprisonnement peut donc descendre au-dessous de 6 jours et l'amende au-dessous de 16 francs, sans que la peine perde son caractère correctionnel.

202. Le Ministère Public n'est pas limité dans l'exercice de son droit, au lieu de s'en prendre aux agents d'exécution, il lui est possible de poursuivre les chefs toutes les fois que leur négligence ou leur impéritie paraît démontrée. Ceci résulte, en particulier, d'un arrêt de la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation du 7 mai 1868 : « La responsabilité générale d'un « déraillement causé par des réparations considérables in-

« combe à l'ingénieur de la voie, l'autorité n'excluant pas la surveillance et l'obligation de surveiller étant une conséquence du droit d'ordonner; surtout lorsqu'il s'agit de travaux auxquels les juges du fait ont reconnu une importance exceptionnelle... » et la Cour confirme la décision attaquée, condamnant à 400 francs d'amende un ingénieur de la voie du P. L. M., qui n'avait pas surveillé l'exécution de ses travaux.

Mais c'est là un cas un peu exceptionnel, et les agents d'exécution, surtout les chefs de gare et les mécaniciens, sont les plus souvent poursuivis. Sans entrer dans l'examen fastidieux d'une jurisprudence abondante et invariable jusqu'à l'heure actuelle, citons encore un arrêt de la Cour d'Aix du 19 juin 1872 (1), confirmant un jugement du Tribunal de Grasse, condamnant à 4 mois de prison et 100 francs d'amende le chef de gare d'Antibes, pour non surveillance du télégraphe dont le défaut avait occasionné l'engloutissement d'un train dans le torrent de la Brague.

Mais, « pour qu'il y ait lieu à l'application des peines prévues par la loi du 15 juillet 1845, il faut que la faute d'imprudence, de maladresse ou de négligence soit nettement établie..., il faut aussi qu'il s'agisse d'un accident de chemin de fer proprement dit (2) », et non d'un accident purement individuel occasionné par une manœuvre manuelle d'un agent. En ce cas, en effet, l'auteur responsable de la blessure ou du décès ne semble pouvoir être poursuivi que selon les art. 319 et 320 du Code Pénal. Lamé-Fleury critique justement, à ce propos, deux décisions du Tribunal Civil de la Seine (16 décembre 1866), puis de la Cour de Paris (9 janvier 1867), condamnant, en vertu

(1) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 482.

(2) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 483.

de l'art. 19 de la Loi de 1845, un contrôleur qui avait écrasé le pouce à un voyageur en fermant brutalement la portière.

Un certain nombre d'auteurs récents ont critiqué l'application à des agents de chemin de fer, coupables d'un instant de défaillance, de textes comme les articles précités du Code Pénal, destinés surtout à sanctionner les rixes et les bagarres entre gens sans aveu. Nous avouons ne pas comprendre cette subtilité, la loi pénale est établie pour la défense sociale et, c'est justement à raison de la lourde responsabilité attachée à leurs fonctions, que des avantages spéciaux ont été consentis à diverses reprises par les Compagnies et garanties par l'Etat aux agents de chemins de fer...

203. On voit combien est large le champ d'activité laissé aux Procureurs de la République et Procureurs généraux par les lois relatives à l'exploitation des chemins de fer. En ce qui concerne les autres modes de locomotion il en est naturellement de même. Chaque accident de transport doit être suivi, en principe, d'une enquête administrative dont les conclusions sont communiquées au Parquet à toutes fins utiles.

Les collisions de tramways, d'automobiles, ont souvent donné lieu à des poursuites pénales et à des condamnations contre les auteurs responsables prononcées, soit en vertu des textes du Code Pénal, soit conformément à des lois particulières.

La place du Ministère Public est donc marquée à côté de ceux qui peuvent agir contre les auteurs responsables d'un accident et, si son rôle est peu important au point de vue des intérêts particuliers, nous serions tentés, au point de vue général, de lui donner le premier rang. C'est la Société, lésée en la personne des victimes, qui doit sévir contre les coupables

quand il y en a, afin d'assurer la régularité et la sécurité des transports.

Nous aurons d'ailleurs à revenir sur ces questions à propos de la compétence, et à examiner de quelle manière l'action pénale et l'action civile peuvent réagir l'une sur l'autre.

CHAPITRE VIII

A qui l'Indemnité doit-elle être réclamée ?

Nous venons d'énumérer les personnes qualifiées pour agir en responsabilité après un accident de transport; il faut maintenant examiner qui sera défendeur à l'action.

204. Généralités. — Le voyageur, à la différence du colis, pourra toujours savoir à quel moment du parcours et dans quelles conditions est arrivé l'accident dont il est victime. S'il meurt, l'indication sera fournie par l'endroit où son corps est retrouvé; pour que le véhicule arrive normalement à destination et que, cependant, le voyageur y ait été tué, il faut imaginer l'hypothèse d'attentats criminels dont le transporteur n'est pas en général responsable (1). Mais, cette hypothèse spéciale écartée, la question de savoir à qui l'indemnité devra être réclamée se pose en des termes entièrement différents, selon que l'on se place au point de vue délictuel ou au point de vue contractuel.

SECTION I

POINT DE VUE DÉLICTEUEL

205. Si nous admettons que le voiturier ne puisse être rendu responsable des accidents de personnes que selon l'art. 1382 du Code Civil, la victime doit, tout d'abord, établir

(1) *Supra*, Chap. I.

l'existence d'une faute du voiturier ayant entraîné l'accident. S'il s'agit d'une exploitation de chemins de fer, il lui faut trouver un manquement aux règlements ou aux précautions usuelles, relié au dommage dont elle se plaint par un rapport indiscutable de cause à effet. D'ailleurs l'enquête prescrite en ce cas facilitera beaucoup la tâche du voyageur (1).

Si elle établit que la catastrophe est due à un cas de force majeure, par exemple une trombe d'eau, une tempête exceptionnelle (2), il n'y aura pas lieu à indemnité : s'il y a eu manquement habituel aux règlements, inobservation des clauses du cahier des charges dans la construction ou l'entretien de la voie ou du matériel, nombre d'employés trop faible dans une gare..., toutes ces fautes d'organisations engagent *de plano* la responsabilité de l'administration du chemin de fer. Le voyageur blessé ne rencontre alors aucune difficulté, il assigne directement l'auteur responsable du dommage qui lui a été causé.

206. Mais, dans un grand nombre de cas, il n'en est pas ainsi, l'enquête établit que l'accident provient de la faute d'un ou plusieurs agents du voiturier, qui peuvent même être traduits en police correctionnelle si leur négligence a été particulièrement lourde. La victime aura bien certainement un recours contre le ou les coupables, mais leur solvabilité sera, la plupart du temps, insuffisante pour réparer le mal qui a été fait, aussi, la responsabilité des Compagnies elles-mêmes est-elle, en cas d'accident, ajoutée, substituée en pratique, à celle de ses agents. Ceci résulte en particulier pour les chemins de fer de l'art. 22 de la loi du 15 juillet 1845. Mais ce texte même était inutile, l'application pure et simple du 3^e alinéa de

(1) Ordonnance de 1846, art. 59.

(2) Trib. civil Seine, 13 nov. 1868, LAMÉ-FLEURY, *op. cit.*, 1868, p. 336.

l'art. 1384 du Code Civil a toujours suffi à faire considérer le voiturier comme responsable de la faute de ses préposés.

Ce point était très fermement établi bien avant l'apparition des chemins de fer et la loi du 15 juillet 1845. Dans le « Code des Maîtres de Poste », écrit par Lanoë en 1827, nous lisons à la page 580 : « S'il s'agit d'homicide, blessures ou coups sur les « personnes, occasionnés par maladresse, imprudence, inatten-
« tion, négligence, inobservation des règlements de la part des
« préposés, dans l'exercice ou à l'occasion de leurs fonctions, la
« partie lésée ou ses héritiers peuvent porter plainte devant le
« tribunal correctionnel et s'y constituer parties civiles pour
« obtenir, contre les Maîtres civilement responsables, des
« réparations proportionnées au dommage... »

Dans un arrêt de la Cour de Paris, relatif à un accident de diligence, rendu le 20 juin 1836 (1), nous lisons : « ...les entre-
« preneurs de messageries contractent avec les voyageurs
« l'engagement de garantir la sûreté de leurs personnes de tous
« accidents, provenant, soit de la faute des préposés desdits
« entrepreneurs, soit d'un vice inhérent à leur voiture... » Le Tribunal Correctionnel de Saint-Quentin, à propos du célèbre accident de Fresnoy, condamne la Compagnie du Nord « civi-
« lement responsable » (2), à réparer les dommages causés par la faute de son employé.

207. Et la jurisprudence, approuvée par la doctrine, élargit même les termes de l'art. 1384, alinéa 3, en décidant que le commettant est responsable des torts causés par son préposé non seulement dans l'exercice, mais encore à l'occasion de ses fonctions. Ce point se trouve très nettement exprimé dans un

(1) Répertoire *Dalloz*, t. XXXIX, p. 410.

(2) 28 janvier 1861, Rép. *Dalloz*, t. XLIV, p. 968.

arrêt de la Cour de Lyon du 17 janvier 1844 (1), à propos d'un conducteur de voiture publique qui avait accepté un voyageur en surnombre contrairement aux règlements. L'apparition des moyens de transport mécaniques n'a rien modifié à des règles établies aussi fermement et depuis si longtemps. Sans nous arrêter à la longue file des décisions rapportées par les recueils, mentionnons un arrêt de la Cour de Cassation du 7 novembre 1910, qui semble fixer la limite extrême de la responsabilité du fait d'autrui (2) : « La responsabilité que l'art. 1384 du « Code Civil fait peser sur les commettants suppose, non seu-
« lement qu'ils ont choisi leurs préposés, mais encore qu'ils
« ont le droit de leur donner des ordres et des instructions sur
« la manière de remplir les fonctions auxquelles ces préposés
« sont employés, c'est ce droit qui fonde l'autorité et la subor-
« dination sans lesquelles il n'y a pas de véritables commet-
« tants d'une part, de préposés de l'autre... » et la Cour déclare que, la Compagnie de garages, qui a fourni un mécanicien à son client, est civilement responsable de l'accident d'automobiles occasionné par la faute de son préposé.

208. Cet arrêt nous apporte une parfaite définition des rapports entre préposé et commettant, rapports qui permettront à la victime d'un accident de transport, ayant établi la faute de l'un, de recourir contre l'autre. Ce point est particulièrement essentiel à établir quand le transport est effectué par plusieurs voituriers coopérant simultanément, tel est, par exemple, le cas de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Wagons-Lits.— Souvent le voyageur contracte avec la seule Compagnie des Wagons-Lits qui se charge même de toutes les formalités accessoires, comme l'enregistrement des bagages.

(1) *Sirey*, 1844.2.481.

(2) *Sirey*, 1911.1.87.

Malgré cela, la victime d'un accident survenu à un train de luxe est rarement tentée de recourir contre le propriétaire des voitures, et s'en prend d'ordinaire à l'administration du réseau sur lequel est survenu l'accident, et dont la responsabilité civile est en général engagée par la faute d'un de ses préposés.

En effet, la Compagnie des Wagons-Lits se borne à fournir ses voitures, et un personnel ayant des fonctions semblables à celles de garçons d'hôtel ou de restaurant; elle joue, vis-à-vis du transport en lui-même, un rôle essentiellement passif; bien plus, on pourrait la considérer comme un voyageur vis-à-vis des réseaux sur lesquels circulent ses sleepings. M. Josserand remarque justement (1) que la Compagnie des Wagons-Lits n'est pas un transporteur, elle est un «auxiliaire du transporteur», et ne conclut réellement avec le voyageur qu'un contrat d'hôtellerie. Ce qui ne l'empêche pas de faire au nom du voyageur certaines formalités, de le représenter pour l'enregistrement des bagages et la prise du billet, d'être son mandataire vis-à-vis des Compagnies de chemins de fer qui assureront la marche du train de luxe ou de la voiture-restaurant.

209. La jurisprudence ne paraît pas s'être prononcée nettement pour définir la nature du contrat reliant le voyageur, les administrations de chemins de fer, et du sleeping. Une décision y voit un contrat de transport, d'autres s'abstiennent de toute appréciation générale. Il nous semble qu'il y a là plusieurs contrats absolument distincts : La Compagnie des Wagons-Lits conclut, avec les Compagnies de chemins de fer, un contrat de transport global, elle assure la circulation de ses voitures moyennant certaines prestations de sa part, ou qu'elle

(1) *Op. cit.*, § 931.

s'engage à obtenir de ses clients. D'autre part, le voyageur qui retient une place de sleeping entre Paris et Nice loue son lit à la Compagnie des Wagons-Lits, qu'il mandate en même temps à l'effet d'acquitter en son nom le prix du billet réclamé par la Compagnie du P. L. M., et de procéder à l'enregistrement de ses bagages.

S'il survient, au cours du trajet, un accident dont le voyageur soit victime, il devra, sur le terrain où nous sommes placés, commencer par trouver un auteur responsable. Si cet auteur est l'administration ou un employé du P. L. M., le voyageur réclamera une indemnité au chemin de fer, ce qui se présentera ordinairement en cas de collision, déraillement, etc... Si au contraire, l'auteur de l'accident est l'administration des Wagons-Lits, ou un de ses agents, ce qui peut arriver au cas d'explosion de gaz, disposition vicieuse d'un compartiment, etc., la victime se tournerait avec raison contre l'agent responsable.

En fait, nous n'avons pu trouver, sous le régime de la jurisprudence délictuelle, un seul cas d'accident à propos duquel la Compagnie des Wagons-Lits ait été poursuivie. Les espèces judiciaires, citées par les recueils d'arrêts (1), se réfèrent à des vols de menus bagages, insuffisamment surveillés par les employés des sleepings, dont l'administration est alors condamnée, comme le serait tout hôtelier négligent.

210. Voituriers successifs. — La coopération de plusieurs voituriers au transport, au lieu d'être simultanée peut être successive. Il ne saurait s'agir naturellement du cas où le voyageur prend un nouveau billet chaque fois qu'il se remet à un nouvel entrepreneur de transports, il y a alors seulement

(1) *Dalloz*, 1892.2.156; 1893.2.587; 1898.1.502.

succession de plusieurs contrats, dont l'exécution est indépendante et régie par ses règles propres. Mais il est courant aujourd'hui d'obtenir, au moins dans les grandes gares, un billet pour une localité quelconque desservie par le chemin de fer, ou même une correspondance régulière par bateaux ou voitures. Si le voyageur est blessé en cours de route, il pourra certainement, dans notre hypothèse, se retourner contre le voiturier à la charge duquel une faute, ou la faute d'un employé, aura été établie. Ce point ne fait pas l'ombre d'un doute et résulte de la simple application des art. 1382 et 1384 du Code Civil. Mais ne pourra-t-il pas, en outre, à son choix, actionner un autre des voituriers successifs?

211. On sait que la question de la responsabilité, dans le transport des marchandises par plusieurs voituriers, est tranchée expressément par l'art. 99 du Code de Commerce. Cet article, placé dans la section relative aux commissionnaires, déclare le commissionnaire de transports responsable des intermédiaires successifs auxquels il a confié l'opération. Comme le voiturier-chargeur est commissionnaire de transports vis-à-vis des voituriers subséquents, la jurisprudence et la doctrine ont toujours admis unanimement que l'expéditeur peut recourir contre le premier transporteur sans s'inquiéter de l'auteur responsable de l'accident et même, allant plus loin, on s'est demandé si le voyageur qui emprunte les lignes de plusieurs réseaux ne peut pas considérer la Compagnie avec laquelle il a contracté, qui lui a délivré son billet, comme civilement responsable du fait des voituriers subséquents.

212. Plaçons-nous au cas où le voyageur, blessé dans un accident, établit une faute à la charge d'un employé d'un voiturier avec lequel il n'a pas contracté directement, mais qui continue le contrat de transport conclu avec le premier voi-

turier. Comme nous l'avons vu, la victime pourra, en se basant sur l'art. 1384, alinéa 3, faire peser sur le commettant la responsabilité civile et pécuniaire, que l'auteur responsable de l'accident n'est pas en état de supporter. Mais, ne serait-il pas possible d'aller plus loin, et de considérer comme seul commettant, le premier transporteur avec lequel la victime a contracté, et qui a été commissionnaire de transports vis-à-vis des voituriers subséquents? C'est ce que l'art. 99 du Code de Commerce autorise à propos des transports de marchandises, en décidant que le commissionnaire de transports est toujours considéré comme *ducroire*.

Les auteurs et la jurisprudence repoussent unanimement cette solution, et refusent d'étendre aux voyageurs l'art. 99 du Code de Commerce (1). Le premier argument mis en avant est d'abord un argument de fait. On considère que le voyageur était susceptible de fournir des indications sur le lieu où s'est produit l'accident, il n'y a pas la même raison de commodité que pour les marchandises de lui appliquer l'art. 99 du Code de Commerce. Le colis, en effet, peut être avarié ou même ouvert et allégé de son contenu en cours de route sans qu'il soit possible de découvrir où l'avarie s'est produite, force est alors de choisir l'un des voituriers afin que l'expéditeur trouve toujours un responsable. L'argument de droit est tiré par MM. Lyon-Caen et Renault du caractère exceptionnel que présenterait l'art. 99 du Code de Commerce, dérogeant aux règles ordinaires de la commission, règles suivant lesquelles un commissionnaire n'est considéré comme *ducroire* que selon un texte ou une convention spéciale.

213. En ce qui nous concerne, nous pensons que ces

(1) LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 710; JOSSERAND, *op. cit.*, § 928; Trib. civil Seine, 30 mars 1889, *Le Droit* du 10 avril 1889...

deux arguments de fait et de droit ne devraient être valables qu'entre les voituriers, pour déterminer lequel doit supporter la charge définitive de l'indemnité versée à la victime de l'accident. Le voyageur prend son billet, par exemple à Amiens, où il réside, pour Bayonne, il doit emprunter successivement les réseaux du Nord, de l'Orléans et du Midi; supposons qu'il soit tué dans un accident dont est responsable la Compagnie du Midi, pourquoi contraindre les héritiers à intenter péniblement et à grands frais une action dans un pays éloigné, alors que leur auteur a contracté à Amiens, qu'il pensait pouvoir compter sur les usages et la sécurité offerte par un voiturier qu'il connaissait, qui avait même le monopole des transports autour de lui? Il y a là certainement quelque chose de choquant, d'autant plus que le droit pour la victime d'assigner le premier voiturier ne touche en rien au droit que possède celui-ci de se faire rembourser par l'auteur responsable de l'accident. La question de savoir qui supportera, en définitive, la charge de réparer le dommage est entièrement indépendante du droit pour la victime d'en exiger réparation. Pratiquement, sur le terrain délictuel, la solution que nous préconisons ne serait qu'une facilité de plus offerte au voyageur et la faute même sur laquelle il baserait son action, trancherait la question des recours entre voituriers.

La victime pourra, pour invoquer l'art. 99 du Code de Commerce, faire remarquer que, vis-à-vis d'elle, les voituriers successifs n'ont, relativement au premier, que la qualité de commettants, que le premier voiturier s'est substitué pour l'accomplissement total du contrat de transport, dont, par suite, il est censé répondre vis-à-vis de son cocontractant.

Sur le terrain du droit civil, l'art. 1120, combiné avec l'art. 1121, nous conduira à la même solution si nous consi-

dérons l'engagement du premier voiturier comme une stipulation pour autrui. Les transporteurs subséquents peuvent alors être considérés comme des tiers, pour lesquels se serait porté-fort le premier voiturier, ils acceptent le voyageur muni d'un billet délivré par le stipulant, par suite, à partir de cet instant, celui-ci est définitivement lié par le contrat et doit répondre de son inexécution comme s'il devait l'exécuter lui-même.

On peut se demander si, en droit civil, l'opération effectuée par le premier voiturier est bien une stipulation pour autrui, s'il n'a pas plutôt agi en vertu d'une entente, d'un mandat ou d'une délégation générale, l'autorisant à contracter avec toutes personnes pour des voyages dont l'accomplissement total sera terminé par le mandataire ou le délégué. Si l'on se place sur le terrain du mandat, le premier voiturier, le mandant, répond de l'opération vis-à-vis des voyageurs; de même, dans les rapports entre mandant et mandataire, ce dernier répond non seulement du dol mais de sa simple faute (1), et par suite, doit indemniser son commettant des sommes qu'il aurait pu être amené à verser, en réparation des dommages causés par les accidents dont la responsabilité incombe à lui, mandataire.

214. Mais il nous semble que l'idée de mandat, pas plus que celle de stipulation pour autrui, ne suffit à donner une idée juste de l'opération par laquelle un voiturier conclut un contrat de transport, ne pouvant s'exécuter qu'avec le concours d'un ou plusieurs voituriers subséquents. L'opération comporte certainement une part de mandat, par le fait de l'entente intervenue à l'avance entre les différents voituriers; elle comporte

(1) Art. 1992 du C. civil.

aussi certainement une stipulation pour autrui, si l'on considère que chaque contrat de transport particulier entraîne, pour le voiturier, une part nouvelle d'aléas, dépendant de la situation sociale de chaque voyageur et qui ne peuvent s'évaluer à l'avance. Dans ces conditions, il paraît plus juste de dire qu'il y a délégation imparfaite : le premier voiturier délègue les voituriers subséquents pour l'achèvement de la dette de transport qui a été contractée. La victime, délégataire, n'a pas déchargé expressément le premier voiturier (1) — nous ne savons pas qu'une semblable clause ait jamais été imprimée sur les billets donnant droit à un parcours sur plusieurs réseaux — par suite, elle conserve son recours contre lui, outre le recours nouveau contre le délégué. Ce recours du voyageur contre le premier voiturier, d'après le but même de la délégation imparfaite, pourra être exercé dans les mêmes conditions, que la dette de réparation consécutive à l'accident résulte du fait du délégant, ou du délégué.

L'art. 1276 du Code Civil emploie, à propos de la délégation parfaite, les termes de « recours » et de « réserve expresse » qui, rapprochés l'un de l'autre, signifient très certainement que l'action que la délégataire pourra exercer contre le délégué, dans la délégation imparfaite, est la même que celle qu'il posséderait en vertu du contrat primitif (2). En l'espèce, comme il s'agit du contrat de transport, nous en déduisons que l'action de la victime contre le premier voiturier, en raison d'un accident directement imputable à un voiturier subséquent, peut-être intentée exactement comme si le contractant lui-même avait occasionné l'accident. Dans ces conditions, la position prise sur la nature de la responsabilité du voiturier,

(1) Art. 1276 du C. civil.

(2) PLANIOL, *op. cit.*, t. II, § 557.

doit être sans aucune espèce d'influence sur le point précis dont nous parlons. Nous dirons que, dans les deux cas, soit qu'il agisse, selon l'art. 1382 du Code Civil, soit qu'il agisse selon l'art. 1147 du même Code, le voyageur blessé pourra, à son gré, attaquer le premier voiturier, ou celui qu'il s'est substitué et entre les mains duquel il se trouvait au moment de l'accident.

Le principal avantage de cette interprétation, pour le voyageur, étant relatif au choix du lieu où se déroule l'instance, nous serons amené à revenir sur ces questions à propos de la compétence.

SECTION II

POINT DE VUE CONTRACTUEL

215. Si le voyageur blessé, ou ses héritiers, prétendent agir contre le transporteur en vertu du contrat, ils seront tout naturellement amenés à se retourner contre le voiturier avec lequel ils ont contracté, et cela, sans avoir à rechercher si l'accident est imputable à un de ses agents. Ce sera au transporteur, pour s'exonérer, à invoquer la force majeure ou la faute de la victime.

Le cas où *la Compagnie des Wagons-Lits coopère au transport* se présente d'une manière différente sur le terrain contractuel. Il faut alors sérier les questions et considérer les trois contrats différents, examinés dans le § 209, et les conséquences de l'accident relativement à chacun d'eux.

Le voyageur a pris son billet au siège de la Compagnie des Wagons-Lits, qui a assumé également toutes les formalités accessoires relatives à l'enregistrement des bagages, etc... On pourrait être tenté, un instant, de considérer la Compagnie

des Wagons-Lits comme un commissionnaire de transports, si l'on ne remarquait pas que cette Société est d'abord, et en son compte personnel, un voyageur. Elle ne participe en rien aux opérations actives du déplacement et joue, vis-à-vis des clients, communs à elle et à la Compagnie de chemins de fer, le rôle d'une Agence de transports en ce qui concerne les formalités accessoires à la location du sleeping. Au moment où l'accident se produit, il faut considérer deux cas selon qu'il s'agit d'un accident de chemin de fer proprement dit, ou d'un accident individuel.

216. a) S'il s'agit d'un accident de chemin de fer, par exemple une collision ou un tamponnement, la Compagnie des Wagons-Lits pourra se retourner contre la Compagnie de chemins de fer pour obtenir réparation des dégâts causés à des véhicules qui sont sa propriété, remboursement des indemnités ou rentes qu'elle aura pu être amenée à verser à ses agents blessés conformément à la loi du 9 avril 1898. Le contrat de transport, passé entre les Wagons-Lits et le chemin de fer, donnera lieu à une action basée sur l'inexécution du contrat conformément à l'art. 1147 du Code Civil. La Compagnie de chemins de fer s'est engagée à faire accomplir par ses machines, ses voies et ses agents, un certain trajet aux Wagons-Lits et elle est responsable, en principe, de l'inexécution de sa dette de transport, des conséquences pécuniaires que peut entraîner cette inexécution, à moins qu'elle ne puisse arguer de la force majeure, d'un cas fortuit, de la défectuosité des sleepings qui aurait amené l'accident, ou enfin d'une clause conventionnelle d'irresponsabilité.

Le voyageur blessé a en face de lui deux contre-parties : la Compagnie de sleepings qui est son hôtelier, et la Compagnie de chemins de fer, qui est son voiturier, avec laquelle il a traité

par l'intermédiaire de la première. Dans l'hypothèse où nous sommes, il y a certainement inexécution du contrat de transport dont l'exécution incombe plus particulièrement au chemin de fer. Le voyageur sera donc fondé à agir contre lui en se prévalant du contrat de transport conclu par son mandataire, la Compagnie des Wagons-Lits, et dont les effets ressortent évidemment en personne du mandant.

217. Le voyageur blessé, ou ses héritiers, seraient-ils fondés en outre à agir contre la Compagnie des Wagons-Lits, en arguant que le contrat en vertu duquel celle-ci s'engageait à fournir la paisible possession d'un lit entre le point de départ et le point d'arrivée, n'a pu être exécuté ? En réalité, le contrat d'hôtellerie intervenu entre le voyageur et la société du sleeping est, de sa nature, fort complexe, et englobe plusieurs opérations juridiques différentes (1) :

1° Il y a d'abord louage de choses, c'est-à-dire du lit en lui-même, faisant partie intégrante du sleeping-car. Le voyageur achète le droit de séjourner dans ce lit, individuellement désigné, pendant la durée nécessaire au voyage et la Compagnie s'engage à lui en procurer la possession paisible, à protéger même cette possession contre un tiers sans droits.

2° Il y a également louages des services des employés du sleeping, chargés d'installer les voyageurs, de leur réserver les places louées, de faire et défaire les lits, etc...

4° Il y a vente pour les fournitures faites, comme le chauffage, l'éclairage, ou même les aliments pris dans un Wagon-Restaurant.

5° Il y a dépôt, en ce qui concerne les menus bagages amenés par le voyageur dans son compartiment. Si la jurisprudence

(1) PLANIOL, *op. cit.*, t. II, § 1352 *bis* en note.

répugne à appliquer étroitement à la Compagnie des Wagons-Lits les règles strictes du dépôt nécessaire, et cela pour des raisons de fait, elle n'en considère pas moins qu'à certains moments du trajet, le voyageur est amené à déposer provisoirement ses menus colis entre les mains des agents du sleeping, et ceci avec toutes les conséquences de droit (1).

Dans l'hypothèse où nous sommes placés, le wagon-lit tout entier a été brisé ou violemment heurté au cours du transport, la victime ne pourrait arguer contre la Compagnie de sleepings que de l'inexécution du contrat de louages de choses, mais celle-ci démontrerait aisément que l'accident provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, puisqu'elle ne participe au déplacement en lui-même, ni comme commissionnaire de transports, ni comme agent d'exécution. Il nous semble donc, qu'il convient de limiter le droit de la victime à celui d'arguer contre le chemin de fer de l'inexécution du contrat de transport, en vertu de l'art. 1147 du Code Civil.

218. b) La question se présente tout autrement au cas d'accident individuel, c'est-à-dire si, par exemple, le voyageur tombe par la portière, se blesse en descendant du wagon ou, par suite d'une imperfection du matériel, à l'intérieur de sa cabine.

La victime peut évidemment se prévaloir de son contrat de transport envers la Compagnie de chemins de fer garante, en premier lieu et avant tout autre, de la sécurité des voyageurs qu'elle transporte. Si même l'accident a été occasionné par un défaut inhérent à la construction du sleeping, ou par la négligence des agents de la Compagnie des Wagons-Lits, il n'en résulterait aucune décharge pour le voiturier dans ses rapports

(1) Trib. civil Seine, 25 novembre 1892, *Dalloz*, 93.2.587.

avec les voyageurs. Celui-ci est, en effet, garant du bon état des véhicules qu'il admet à circuler sur son réseau et dont il assure normalement la traction. De plus, les préposés de la Compagnie des Wagons-Lits se trouvent, pendant la durée du trajet, sous les ordres des agents du chemin de fer et doivent se conformer à leurs instructions, ceci d'un commun accord entre les deux Compagnies. On peut donc dire que, si la Compagnie des Wagons-Lits conserve la qualité de commettant vis-à-vis de ses agents qui ne cessent pas d'être ses préposés, la Compagnie de chemins de fer se trouve également dans une situation voisine vis-à-vis des mêmes agents, et pourrait, par suite, être recherchée par le voyageur pour les fautes contractuelles qu'ils auraient commises dans l'exercice de leurs fonctions, fautes qui ne se seraient peut-être pas produites si les agents du chemin de fer avaient exercé une surveillance plus active.

Néanmoins, dans les rapports entre Compagnies, c'est l'agent coupable qui déterminera la charge définitive de l'indemnité. En résumé, nous considérons que, s'il y a accident individuel occasionné par le fait d'un agent ou du matériel de la Compagnie des Wagons-Lits, le voyageur aura le choix, ou d'assigner le chemin de fer garant indirect, ou le commettant habituel. La question n'offre d'ailleurs pas un grand intérêt pratique et les décisions d'espèce montrent que, dans les hypothèses de ce genre, les victimes s'en prennent d'ordinaire à la Compagnie des Wagons-Lits. Nous avons tenu pour tant à bien préciser ce point, et à insister sur la différence à établir relativement aux rapports des voituriers entre eux, ou avec leurs clients.

219. Si la coopération de plusieurs voituriers au transport, au lieu d'être simultanée est *successive*, ce que nous avons dit à

ce sujet dans la section I s'applique également au cas où le voyageur agit en vertu de son contrat.

La question de savoir si le voyageur, qui n'a conclu qu'un seul contrat de transport avec le premier voiturier, peut être considéré également comme ayant contracté avec chacun des voituriers subséquents, ne fait pas matière à discussion. Quelle que soit la position prise, l'interprétation admise des rapports entre le premier et les autres voituriers, on est toujours conduit à admettre l'existence d'un lien contractuel entre chacun d'eux et le voyageur. Nous avons considéré qu'il y avait délégation imparfaite, ou, au point de vue commercial, convention du croire. Or, le recours que possède le délégataire ou le commettant, contre le délégant ou commissionnaire, ne supprime en rien l'action du créancier de l'indemnité contre le véritable débiteur.

Nous pensons seulement que la victime peut, à son gré, agir contre le premier voiturier considéré comme délégant ou commissionnaire du croire, et ceci en vertu du contrat de transport. Nous verrons, dans le chapitre suivant relatif à la compétence, que cette solution, qui n'avait jamais été admise au temps de la jurisprudence délictuelle, s'imposera absolument, pour des raisons pratiques, dans l'application de la jurisprudence contractuelle. Ce sera, à notre avis, un des rares bons effets de l'application à la responsabilité des accidents de personnes de l'art. 1147 du Code Civil.

CHAPITRE IX

Compétence et Prescription de l'Action en Responsabilité

Quand les moyens de transaction entre le voiturier et la victime, ou ses représentants, ont échoué, l'autorité judiciaire aura à trancher le conflit. Le transporteur, naturellement, ne prendra pas l'initiative de l'action et la victime devra, avant tout, déterminer devant quelle juridiction il lui faut agir et ensuite, quel tribunal sera compétent, *ratione materiae* et *ratione personae*, pour connaître du procès.

SECTION I

JURIDICTION COMPÉTENTE

220. Nous avons vu qu'il arrive assez souvent qu'un accident de chemin de fer, ou même de tout autre mode de locomotion, donne lieu à des poursuites pénales, sur la demande et les conclusions du Ministère Public. Dans ce cas, la victime de l'accident peut évidemment se porter partie civile au procès afin qu'il soit statué par un même jugement sur les conséquences pénales et pécuniaires de la catastrophe. Le plaignant devra alors adresser sa requête au tribunal répressif saisi de la poursuite.

On peut même dire, bien que le fait semble ne pas s'être

produit, que l'inaction du Ministère Public n'enlève pas aux victimes le droit de porter leur demande devant un tribunal répressif, si elles croient pouvoir obtenir, outre l'indemnité, une condamnation contre le ou les auteurs de l'accident. Les voyageurs risquent d'ailleurs, en s'engageant dans cette voie, de préjudicier par un acquittement des coupables à leur demande en indemnité, et d'avoir eux-mêmes à réparer le préjudice causé par une poursuite injustifiée.

Les poursuites correctionnelles, engagées par les soins du Ministère Public, contre le voiturier ou ses agents ne font obstacle, en rien, à ce que le demandeur introduise une action civile séparée, « mais l'exercice en est alors suspendu tant « qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publi-
« que..., (1) » conformément à l'art. 3 du Code d'Instruction Criminelle.

221. Autorité de la chose jugée au criminel. — Il est en effet de règle que le criminel tient le civil en état, par suite, les conséquences des poursuites engagées seront de la plus haute importance pour les demandeurs. C'est là un problème de nature à se présenter souvent, et dont la solution nous intéresse au premier chef, nous allons l'examiner dans le cas particulier des accidents de chemins de fer.

a) Lorsque le tribunal correctionnel a admis la responsabilité pénale des agents de la Compagnie, soit en vertu des art. 319 et 320 du Code Pénal, soit aux termes des art. 19 et 21 de la loi du 15 juillet 1845, le tribunal civil, saisi à son tour, n'a pas le droit de revenir sur la chose jugée. Les discussions sur la nature contractuelle ou délictuelle de la responsabilité du transporteur perdent alors leur plus gros intérêt. L'accident

(1) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 499.

est dû à un délit puni par la loi pénale, les juges civils « n'ont « plus qu'à en déduire les conséquences au point de vue de « l'allocation et de la liquidation des indemnités (1) ». Ce point résulte des règles les moins contestées et a toujours été admis par la jurisprudence (2).

222. *b)* Mais, si la condamnation des prévenus contraint le juge civil à allouer une indemnité toutes les fois qu'il est justifié d'un préjudice causé, la réciproque n'est pas vraie. L'ordonnance de non-lieu, pas plus que l'acquittement, ne constituent une fin de non recevoir à l'action civile dirigée contre la Compagnie de chemins de fer. Si, en effet, les agents poursuivis ont été renvoyés des fins de la poursuite, c'est simplement parce que le juge n'a pu relever contre eux aucun fait qualifié crime, délit ou contravention par la loi pénale, il n'en résulte pas que ces agents, ou même d'autres que le Ministère Public n'aura pas cru devoir poursuivre, n'aient pas commis un quasi-délit au sens de l'art. 1382 du Code Civil, et de nature à entraîner la responsabilité de la Compagnie de chemins de fer elle-même. Ce point a été admis par la Cour de Cassation dès le 9 juillet 1866 (3), et a toujours été confirmé depuis, aussi bien par les Cours et Tribunaux, que par la Cour Suprême elle-même.

La nouvelle jurisprudence contractuelle de la Cour de Cassation ôte encore de l'intérêt aux acquittements obtenus devant le tribunal répressif. Si le voyageur peut agir en arguant simplement de son contrat, l'inexistence d'une faute pénale à la charge du voiturier devient un événement presque sans intérêt.

L'acquittement pouvait toutefois avoir une certaine

(1) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 497.

(2) Trib. civil de Marseille, 3 juillet 1869, Dombret contre P. L. M.

(3) P. L. M. c. consorts Chapuis.

influence, avec la jurisprudence délictuelle, quand la décision était fondée « sur ce qu'il n'est pas établi, soit que le fait existe, soit que le prévenu en ait été l'auteur (1). » Dans ce cas, la juridiction civile saisie ensuite, ne pourrait pas relever une faute à la charge du voiturier sans s'exposer à une contrariété de décisions qui serait opposée au but visé par l'art. 3 du Code d'Instruction Criminelle. C'est ainsi que s'est prononcée la Cour de Cassation le 10 janvier 1877 (2), mais elle se prononcerait sans doute maintenant en sens contraire : l'absence de faute à la charge du voiturier, n'empêche en rien le voyageur d'arguer de l'inexécution de son contrat de transport et spécialement de l'obligation de sécurité.

223. Compétence civile ou commerciale? — Quand il n'y a pas eu de poursuites correctionnelles, ou que la victime préfère intenter une action séparée, il y a lieu de se demander si l'affaire doit être portée devant la juridiction civile ou devant la juridiction commerciale.

En effet, l'un des intéressés, le voiturier, a toujours la qualité de commerçant aux termes de l'art. 632 du Code de Commerce qui est ainsi conçu : « La loi répute actes de commerce... « Toute entreprise... de transport par terre et par eau... » D'autre part, l'art. 631 du Code de Commerce déclare : « Les tribunaux de commerce connaîtront : 1^o des contestations..., « 3^o de celles relatives aux actes de commerce entre toutes « personnes. » Enfin, l'art. 1^{er} du Code de Commerce dit : « Sont commerçants tous ceux qui exercent des actes de commerce et en font leur profession habituelle. »

L'ensemble de ces textes, en nous plaçant au point de vue du transporteur, défendeur au procès en responsabilité, fait

(1) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 498.

(2) Audy c. Marquis et P. O.

ressortir la compétence des tribunaux consulaires et ceci de deux façons : soit que l'on considère que le voiturier est un commerçant, soit que l'on envisage le contrat de transport qui a le caractère d'un acte de commerce pour l'entrepreneur de transports.

Dans l'hypothèse où on considère la responsabilité des accidents comme provenant d'un délit ou quasi-délit, on a pu se demander si le tribunal de commerce, juridiction d'exception, peut connaître des obligations non conventionnelles. La Cour de Cassation a tranché cette difficulté par un arrêt du 24 août 1863 (1), en décidant que les juges consulaires sont compétents, non seulement pour connaître des obligations conventionnelles, mais aussi de celles qui se forment sans convention par l'effet d'un quasi-contrat ou d'un quasi-délit, pourvu qu'elles dérivent de faits prenant leur source dans les rapports commerciaux entre les parties, ou même simplement d'une faute commise par l'une des parties, dans l'exercice de son commerce ou de son industrie. Le 28 mai 1869, la Cour Suprême, par une autre décision de principe, a déclaré que l'action civile, intentée séparément de l'action publique, doit être portée devant la juridiction qui lui est propre, civile ou commerciale.

Donc, si l'accident est survenu à un voyageur voyageant pour les besoins de son commerce, la juridiction commerciale sera incontestablement compétente, et seule compétente, puisque le contrat de transport avait un caractère commercial pour les deux parties. Si toutefois le litige était porté devant le tribunal civil, il n'y aurait qu'une incompétence purement relative étant donné le caractère exceptionnel

(1) Compagnie des Grappins c. Eparvier; et Cass. 14 fév. 1882, époux Mareux c. Marcusot et Fénélon.

de la juridiction consulaire. Si au contraire le différend, vu sa modicité, devait être porté devant le juge de paix, ce dernier, juge d'exception, serait absolument incompétent pour se prononcer sur un différend d'ordre commercial.

224. Dans le cas où le voyageur ne voyage pas pour les besoins de son commerce, ou s'il n'est pas commerçant, le contrat de transport présente incontestablement un caractère mixte. Il est toujours commercial pour le voiturier, tandis qu'il est civil pour le voyageur. Une distinction s'impose alors selon que l'une ou l'autre des parties prend l'initiative du procès (1.) Si, comme ce n'est pas le cas général, l'action est intentée par le voiturier, il est obligé de citer le voyageur devant le tribunal civil : *actor sequitur forum rei*.

225. Quand, au contraire, le voyageur blessé prend l'initiative de l'action il peut évidemment, en application de la même maxime, porter sa demande devant le tribunal de commerce. De plus, étant donné le caractère exceptionnel de cette dernière juridiction, il pourrait aussi agir devant le tribunal de droit commun, le tribunal civil dont, en sa qualité de non commerçant, il doit toujours pouvoir invoquer les règles. Le tribunal civil peut, en effet, sembler présenter à un particulier non au courant des affaires, plus de garanties que le tribunal de commerce dont la procédure, plus simple, laisse moins de place à l'intervention des avoués. C'est là un argument qui n'a rien de juridique mais qui a toujours paru assez fort pour maintenir en ce sens notre jurisprudence, conformément d'ailleurs à la tradition.

Le droit, pour le particulier non commerçant, d'agir à son gré devant l'une ou l'autre juridiction résultait déjà de

(1) Consulter sur ce point, THALLER, *op. cit.*, § 40; LYON-CAEN et REAULT, *Manuel de Droit commercial*, § 1369.

l'art. 12. titre XII de l'Ordonnance de 1673; il a été affirmé à propos des chemins de fer par la Cour de Paris le 20 décembre 1878 (1), et fait l'objet d'une jurisprudence abondante et unanime, approuvée par la grande majorité de la doctrine (2). Toutefois, M. Glasson a soutenu l'opinion que la règle *actor sequitur forum rei*, doit être dans tous les cas respectée (3).

Depuis la loi du 12 juillet 1905, les juges de paix remplacent le tribunal civil pour connaître de la responsabilité des accidents, lorsque la demande n'excède pas 300 francs et, à charge d'appel jusqu'à 600 francs. Avant 1905, le juge de paix ne pouvait trancher que les difficultés relatives aux retards, frais de route, perte ou avarie d'effets, mais il était incompétent en ce qui concerne les dommages causés à la personne elle-même (4),

SECTION II

TRIBUNAL COMPÉTENT

226. Quand il y a poursuite correctionnelle, le tribunal compétent est celui du lieu du délit, celui de la résidence de l'inculpé, ou celui du lieu de l'arrestation, conformément aux art. 23 et 63 du Code d'Instruction Criminelle. La partie civile agissant seule, ou jointe à une poursuite du Ministère Public, devra être portée devant l'un de ces tribunaux. En général on poursuit devant le tribunal du lieu de l'accident, qui est en même temps le lieu du délit, mais il y a de fréquentes exceptions.

(1) Compagnie de l'Est c. Lévy.

(2) THALLER, *op. cit.*, § 41; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. III, § 705; PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 499.

(3) Note au *Dalloz*, 1885.249.

(4) LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. III, § 705.

Quand l'action civile est intentée séparément, la détermination du tribunal civil ou commercial compétent, présente plusieurs difficultés tenant d'abord à la question de savoir où peut être assigné un voiturier de grande envergure comme une Compagnie de chemins de fer, ensuite les règles de la compétence *ratione personae* varient, selon la position prise à l'égard de la nature de la responsabilité.

227. Ou peut-on assigner une Compagnie de chemins de fer ?

— Le voyageur blessé, ou ses héritiers, doivent après avoir décidé, comme nous l'avons dit plus haut, de saisir la juridiction civile ou commerciale, selon les cas ou leurs préférences, déterminer quel tribunal en particulier sera compétent *ratione loci* pour connaître du litige.

Les Compagnies de chemins de fer se présentent à nous sous la forme de sociétés commerciales. Les textes concernant la citation en justice des sociétés sont les art. 59 et 69 du Code de Procédure Civile. D'après le premier, l'ajournement doit être donné devant le juge du lieu où la Société est établie; d'après le second, les sociétés de commerce doivent être assignées en leur maison sociale. Ces deux textes se complètent évidemment dans le même sens, surtout si on rapproche l'art. 59 du Code de Procédure de l'art. 102 du Code Civil, qui porte que tout français est domicilié là où se trouve son principal établissement. Le principal établissement d'une Compagnie de chemins de fer est bien difficile à déterminer en tant que l'on considère les installations matérielles de la voie. Au contraire, au point de vue de la direction, le domicile de la Compagnie, son siège social, sa maison sociale, sont définis par les statuts, et pour tous les chemins de fer français, situés à Paris.

228. On a donc commencé par dire, en conformité de la

lettre des textes précités, que les Compagnies de chemins de fer ne pouvaient être assignées qu'à leur siège social. Ce système conduisait à faire plaider à Paris toutes les difficultés relatives aux transports par fer, où les voituriers jouent le rôle de défendeurs; il aboutissait à des difficultés énormes pour le public, et équivalait presque à un déni de justice pour les affaires d'importance minime; enfin il aurait entraîné un encombrement des prétoires parisiens incompatible absolument avec la bonne administration de la justice. La Cour de Cassation avait pourtant suivi cette voie au début, sur la requête des Compagnies, et se prononçait constamment pour l'unité de domicile, tantôt en envisageant le siège social, tantôt le siège principal et effectif des opérations de transport (1).

229. Mais, dès après 1857, la jurisprudence des tribunaux de commerce (2), puis celle de la Cour Suprême ont commencé à fléchir, entraînant les cours et tribunaux. Le 4 janvier 1861, la Cour de Cassation a admis qu'une Compagnie devait être considérée comme ayant fait élection de domicile dans toute gare d'une importance suffisante pour la rendre assimilable à un établissement principal. Concurrément avec le tribunal de chacune de ces gares, celui du siège social peut être valablement saisi. Cette affirmation était des plus contestables, et il fallait violenter fortement les intentions des Compagnies de chemins de fer pour aboutir à un pareil résultat, le fait même qu'elles se sont élevées avec force contre l'évolution de la Cour Suprême, prouve assez qu'elles n'ont jamais consenti ni accepté cette interprétation forcée.

(1) Cass. 4 mars 1845, *Dalloz*, 46.1.208; Rouen, 19 juin 1846, *Dalloz*, 47.2.11.

(2) « Une Compagnie de chemins de fer... peut-être incontestablement assignée dans tous les lieux où elle contracte valablement par l'intermédiaire de ses agents... ». Trib. commerce de Bordeaux, 1^{er} mai 1857.

Quoiqu'il en soit, la jurisprudence, une fois établie, était trop indispensable au public et à l'administration de la justice pour ne pas se développer rapidement. Le 15 novembre 1875, la Cour Suprême a limité l'évolution, en déclarant se réserver le contrôle juridique des circonstances qui permettent cette assimilation (1). « En outre, elle n'a accepté la compétence des « tribunaux des gares succursales que pour les faits se rattachant entièrement au service de ces gares (2). » Il est sans aucun intérêt de suivre le développement d'une jurisprudence qui n'a jamais varié, bornons-nous à la discuter rapidement dans son principe.

230. Un certain nombre d'auteurs, MM. Aubry et Rau (3), Lyon-Caen et Renault (4)..., considèrent la règle comme absolument injustifiable au point de vue des principes juridiques, et basée seulement sur les nécessités pratiques. Il y a là certainement une grande part de vérité, en ce sens que ce sont des considérations pratiques qui ont conduit à adopter la règle des gares succursales.

D'autres auteurs, M. Thaller dans son *Traité Élémentaire de droit commercial* (5), M. Josserand dans le *Traité des transports* (6), M. Sarrut (7)..., considèrent que la règle peut très heureusement s'expliquer par la notion de domicile élu : « Une élection de domicile n'est pas nécessairement consentie « en termes exprès; elle peut être faite tacitement; or, il « n'est pas excessif de considérer qu'en ouvrant une gare « importante dont elle confie la direction à l'un de ses agents,

(1) Cass. 15 nov. 1875, P. L. M. c. Durand.

(2) PICARD, *op. cit.*, t. II, p. 500; Cass., 3 février 1885.

(3) *Op. cit.*, t. I, p. 886.

(4) *Op. cit.*, t. I, § 401 bis.

(5) P. 144.

(6) § 988.

(7) *Transport des marchandises par chemin de fer*, § 806 et suiv.

« la Compagnie institue une véritable succursale... » Mais, pour qu'une élection de domicile puisse être faite tacitement, encore faut-il qu'elle ne soit pas contredite expressément par l'intéressé. Or, c'est précisément ce qui s'est passé et, aux environs de 1860, les Compagnies de chemins de fer ont plaidé énergiquement contre la nouvelle tendance de la jurisprudence, et se sont seulement inclinées par lassitude devant la persévérance de la Cour Suprême. En dehors de ce consentement, qui est donc absolument inexistant, il nous faudrait semble-t-il, un texte de loi impérieux qui puisse attribuer à certaines gares « dites succursales », qualité pour recevoir les assignations.

Aussi, M. Thaller et M. Sarrut ont-ils voulu renforcer leur argumentation, en faisant remarquer que les gares succursales n'ont qualité pour recevoir les assignations, que si la Compagnie y est représentée par un agent supérieur, ayant qualité pour défendre aux procès intentés contre son administration. Le même point de vue est aussi présenté par M. Josserand, toutefois cette appréciation ne nous paraît pas absolument conforme aux errements suivis en la matière. En effet, quand un chef de gare reçoit un acte juridique, son premier devoir, sauf dans quelques cas urgents comme les saisies-arrêts, n'est pas de répondre à son gré, mais simplement de passer la pièce au service du contentieux, qui aura seul qualité pour mandater l'avoué et l'avocat de la Compagnie en vue d'une action judiciaire, ou pour transiger avec le demandeur. Si l'affaire présente un grand caractère d'urgence, le chef de gare en référera à son inspecteur ou inspecteur principal, mais il n'aura presque jamais à agir de son propre mouvement, et cela quelle que soit l'importance de la gare qu'il dirige. C'est en partie à cause de cette organisation, qui existe dans les

chemins de fer, comme dans la plupart des grandes administrations, que les Compagnies auraient voulu maintenir tous les procès dans le ressort de leur siège social, où est généralement installé le service du contentieux.

Pour montrer à quel point cette théorie des gares succursales a conduit la jurisprudence à poser des affirmations inexactes, citons un arrêt caractéristique de la Cour de Rennes, du 22 janvier 1893 (1) : « Une Compagnie de chemins de fer
« ne peut être assignée devant le Tribunal dans le ressort
« duquel est située une gare qui, à raison de son importance,
« peut être considéré comme une succursale, qu'autant que
« le fait générateur de l'obligation s'est produit dans le péri-
« mètre des opérations de cette succursale... » Il y a là une donnée absolument inexacte, car aucune gare n'a de périmètre d'opérations englobant d'autres gares, même minimales, des gares voisines se trouvent relever du même inspecteur ou inspecteur principal, et c'est tout. Mais vouloir donner la prééminence à une gare sur une autre c'est la même chose que si, dans un département, on plaçait une commune sous la dépendance d'une autre plus peuplée. Aussi ne pouvons-nous admettre, ni dans son principe, ni dans son terme, le système de la jurisprudence.

231. Nous préférons nous placer à un autre point de vue, et dire avec M. Carpentier (2) et quelques arrêts (3),⁹ que nos textes permettent, par leur simple application, d'assigner les Compagnies de chemins de fer, non pas seulement dans les gares principales, mais dans toutes les gares.

En effet, il nous semble d'abord qu'il faut écarter absolu-

(1) *Sirey*, 94.2.266.

(2) *Traité des chemins de fer*, CARPENTIER et MAURY, suppl., p. 224.

(3) Cass., 17 fév. 1885 et 18 nov. 1890.

ment de la question l'art. 102 du Code Civil. Cet article est relatif aux seules personnes physiques, il est absolument inapplicable aux personnes morales. Il semble pourtant contraire à la notion même du domicile de dire qu'une société peut en avoir plusieurs, mais on peut considérer que cette société fonde plusieurs établissements. C'est ce qui résulte implicitement de l'art. 59 de la loi du 24 juillet 1867, on ne comprendrait pas, en effet, que cet article prescrive d'effectuer les mesures de publicité dans chaque arrondissement où la société possède une succursale, s'il ne devait pas en résulter une modification de la compétence qui varie justement avec chaque arrondissement. Si, d'autre part, l'art. 59 du Code de Procédure Civile a spécifié des règles de compétence spéciales pour les sociétés, c'est pour ne pas leur appliquer purement et simplement la règle de droit commun : *actor sequitur forum rei*.

Mais, quel que soit le motif juridique invoqué pour étayer la jurisprudence, il nous faut reconnaître combien celle-ci est insuffisante dans son principe et arbitraire dans ses décisions.

232. Chaque Compagnie a un siège social, où sont installés les différents services de son administration, mais cela ne signifie en rien que les multiples contrats de transport soient conclus au siège social; la Compagnie du Midi a, par exemple, son siège social à Paris où n'aboutissent pas ses lignes. L'industrie qui forme, par son exercice, l'objet de chaque Compagnie de chemins de fer s'exerce dans chacune de ses gares ou de ses bureaux de ville. Dans toute gare se trouvent des agents dont la capacité de contracter avec le public est déterminée par les règlements intérieurs de la Compagnie, et qui ne peuvent vendre que les billets qu'ils sont autorisés à délivrer; chaque ticket prouve la conclusion d'un contrat de transport, sa date et son lieu d'origine. On ne saurait, dans ces conditions,

refuser à aucune gare le titre d'établissement de la Compagnie.

Il faut aller plus loin et remarquer que chaque gare comprend un certain nombre d'agents, placés sous les ordres d'un chef de gare. Chaque chef de gare est indépendant vis-à-vis des chefs des gares voisines, et ne dépend que des inspecteurs de l'Exploitation qui interviennent pour lui dicter une ligne de conduite et apprécier ses actes, mais non à propos de chacun d'eux accompli par le chef de gare en vertu de son mandat et sous sa responsabilité. Ce mandat est précisément limité aux exigences de l'exploitation et exclut entièrement la représentation en justice, sauf dans des cas isolés et sur ordre exprès. On comprend que le chef de gare puisse recevoir l'assignation délivrée à la Compagnie, car il la représente réellement dans la gare et est « une personne à son service », mais, il n'a aucun droit de répondre à l'acte extra-judiciaire qu'il se borne à transmettre à ses chefs.

« 233. Avec une telle organisation, on ne conçoit pas bien « qu'une gare soit plus importante qu'une autre, c'est là une « pure distinction de langage et rien de plus, ne pouvant avoir « aucune conséquence juridique. Une gare aura un trafic plus « considérable qu'une autre, elle aura un plus grand nombre « de voyageurs, les agents pour assurer le service seront plus « nombreux, le chef de gare aura un traitement plus élevé, « mais les deux gares auront chacune leur autonomie... (1) »

En matière d'accidents de chemins de fer, l'application de la théorie délictuelle conduirait à ne reconnaître aux victimes le droit d'assigner les Compagnies qu'au siège social, ou devant le tribunal de la gare principale dans le périmètre de laquelle est arrivé l'accident. Les tribunaux s'en tenaient là avec une

(1) FÉOLDE, *op. cit.*, p. 424.

grande rigueur. Ainsi, la Cour de Paris a décidé le 6 juillet 1878 (1), que la veuve d'un voyageur qui avait pris un billet d'aller et retour à Reims, et avait été tué en cours de route, n'était pas recevable à assigner la Compagnie devant le Tribunal de Reims : l'action de la demanderesse provenait, non du contrat de la victime, mais du préjudice résultant pour sa veuve de l'accident. Cette action étant basée sur l'art. 1382 du C. Civil, la demanderesse n'ayant aucun lien de droit avec la gare succursale de Reims, ne pouvait agir que devant le tribunal du siège social. Cette jurisprudence rigoureuse a été affirmée par la Cour de Caen et la Cour d'Agen (2), mais elle n'a pas été maintenue en ces dernières années.

234. Le 27 janvier 1913, la Cour de Cassation, dans un arrêt que nous avons longuement commenté, a permis au père de la victime d'un accident de chemin de fer d'agir devant le Tribunal de commerce de Bayonne, ville de la conclusion du contrat de transport, et dont la gare a été considérée comme une gare principale, attributive de compétence. La Cour Suprême a motivé sa décision par la nature contractuelle de la responsabilité des accidents, qui permettait au demandeur d'invoquer l'art. 420 du Code de Procédure Civile.

Nous n'admettons pas que la responsabilité du transporteur résulte *de plano* du contrat de transport, elle résulte d'une faute de nature délictuelle ou quasi-délictuelle commise au cours de l'exécution de ce contrat. Mais, quelle que soit la position prise sur la nature de la responsabilité, il est certain que le dommage résulte du contrat de transport et provient d'un obstacle à son exécution. Par suite, après l'accident, le

(1) Compagnie de l'Est c. Fissier.

(2) Caen, 4 nov. 1897, *Sirey*, 99.2.257 et Agen, 29 juin 1898, *Sirey*, 99.2.257.

voyageur ou ses héritiers seront fondés à agir contre la gare où le contrat s'est formé, par la prise du billet et le paiement de son prix. Le chef de cette gare, qui a reçu de la Compagnie mandat de contracter, doit être capable de recevoir et transmettre à ses chefs les actes extra-judiciaires faits à la suite des contrats qu'il a passés. Peu importe que le demandeur agisse selon l'art. 1382 ou selon l'art. 1147, il n'en est pas moins vrai que le préjudice dont il se plaint résulte du transport, et il doit pouvoir agir devant le tribunal de l'établissement avec lequel il a traité. Toutefois, comme les textes parlent expressément de domicile, et que le domicile ne se comprend qu'unique pour un même contractant, il semble que, devant les tribunaux civils, la compétence du siège social devrait être exclue et remplacée par celles de la gare de départ, et de la gare la plus proche du lieu de l'accident, quelles que soient d'ailleurs l'importance de ces gares.

En matière commerciale, et le demandeur peut toujours se placer sur ce terrain, l'art. 420 du Code de Procédure nous permet un choix plus large, et l'on peut valablement assigner devant le tribunal consulaire du lieu de conclusion du contrat, pour les difficultés relatives à l'exécution de ce contrat (1).

Le contrat de transport, passé entre la Compagnie de chemins de fer et le voyageur, vient-il à être interrompu par un accident, fait qui doit être, *à priori*, considéré comme indépendant des deux parties, le voyageur n'obtiendra une indemnité qu'en prouvant la faute du voiturier. Si le litige est porté devant le tribunal de commerce, la victime pourra à son gré assigner le transporteur, soit en vertu des règles de

(1) Art. 420 du Code de Procédure civile.

compétence *rationae personae*, au siège social de la Compagnie, soit à la gare de délivrance du billet, soit enfin au lieu d'arrivée, ou en la gare la plus proche si ce lieu est un point d'arrêt.

En effet, à la gare de départ, la Compagnie a installé des agents avec mission de conclure des contrats de transport, le voyageur n'a traité qu'avec cette gare, et, si le contrat n'est pas exécuté normalement, il doit pouvoir, conformément aux articles 59 et 69 du Code de Procédure civile, et à l'art. 420 du même Code, agir contre les agents qui ont délivré le billet, en la personne de leur chef direct. De même, c'est à la gare d'arrivée que la Compagnie aurait dû s'acquitter envers le voyageur du paiement de sa marchandise-transport, c'est seulement en quittant le quai de cette gare, et par la remise du billet, que la victime aurait affranchi la Compagnie de ses obligations, elle doit donc pouvoir agir devant le tribunal du lieu d'arrivée, en arguant d'une faute commise dans l'exécution du contrat (1).

La solution que nous proposons éviterait toutes les incertitudes qui ne peuvent manquer de résulter, pour la victime, de la jurisprudence actuelle. Le voyageur blessé, ou ses représentants auraient, comme les expéditeurs de marchandises, le choix entre trois tribunaux compétents et pourraient choisir celui qui leur serait le plus commode. Ils pourraient également agir devant le tribunal civil du lieu de l'accident, à condition de prouver la faute du voiturier. Ce point, très important pour le public, l'est fort peu pour les Compagnies de chemin de fer qui ne peuvent manquer d'avoir, dans chaque chef-lieu d'arrondissement, des agents qualifiés pour exécuter les instructions du service spécial du contentieux.

(1) Cf. FÉOLDE, *op. cit.*, p. 426.

235. Dans le cas où le voyageur a effectué un trajet sur plusieurs réseaux, la solution que nous préconisons apparaît comme encore plus indispensable, et il semble que les tribunaux ne puissent plus se refuser à l'appliquer depuis l'apparition de la nouvelle jurisprudence. En effet, les solutions adoptées conduisent à des résultats extrêmement bizarres. Soit un voyageur qui prend à Nice un billet pour Paris, et qui est blessé dans un accident de chemin de fer survenu à Fontainebleau, s'il y a poursuite correctionnelle il pourra se constituer partie civile à Fontainebleau, ou agir séparément à Nice conformément à l'art. 420 du Code de Procédure; ou à Paris, au siège social, selon les art. 59 et 69 du même Code. Si, au contraire, nous considérons un voyageur qui prend à Clermont-Ferrand un billet pour Saint-Tropez, situé sur la ligne Sud-France, et qui est blessé sur ce dernier réseau, il sera impossible d'agir devant le tribunal de la gare de départ puisque l'accident n'est pas arrivé sur le réseau P. L. M.; en revanche on lui reconnaîtra le droit d'agir soit à Toulon où les chemins de fer du Sud ont une gare importante, soit à Paris au siège social de la Compagnie ! Il n'est point besoin d'insister pour montrer que forcément, l'adoption par la jurisprudence de la compétence contractuelle de l'art. 420 du Code de Procédure, entraînera la solution que nous avons préconisée dans le chapitre précédent, et le droit pour les victimes, quels que soient le nombre des réseaux parcourus, d'agir indifféremment à la gare de départ, au siège social de la Compagnie responsable de l'accident et même, si nous sommes en matière délictuelle, à la gare la plus voisine du lieu de l'accident, devant le tribunal civil du délinquant.

236. Nous ne croyons pas que, pour un parcours effectué sur plusieurs réseaux, le voyageur puisse agir devant le tri-

bunal de la gare d'arrivée, autrement que pour un fait survenu sur le dernier réseau parcouru. Le raisonnement que nous avons suivi (1) en considérant le premier voiturier comme un commissionnaire ducroire, n'est applicable en rien au dernier voiturier qui ne saurait répondre des transporteurs précédents, et ne peut être mis en cause directement que pour son fait personnel, et, indifféremment, selon l'art. 420 du Code de Procédure ou les art. 59 et 69 du même Code.

237. Le cas particulier de la Compagnie des Wagons-Lits se présente sous un jour un peu spécial au point de vue de la compétence. Il n'y a pas eu, en pratique, de grandes discussions sur ce point. Les procès engagés contre la Compagnie des Wagons-Lits, l'ont été pour une faute commise par l'un de ses agents, et n'ont pas amené de discussion sur la compétence; on a plaidé, soit au tribunal du fait délictueux, soit à Paris au tribunal du Siège social. Comme, à notre point de vue, la Compagnie des Wagons-Lits n'est pas un voiturier, ces règles de compétence nous paraissent largement suffisantes et nous ne voyons aucun motif de lui appliquer ce que nous avons dit à propos de la coopération successive de plusieurs voituriers.

Au point de vue pratique, les clients des sleepings-cars sont au reste des gens aisés, en état de soutenir un procès loin de leur domicile. Le nombre de ces litiges est aussi assez faible pour ne pas encombrer le tribunal de Paris.

(1) V. *supra*, §§ 207 et suiv.

SECTION III

LA PRESCRIPTION

238. La prescription de l'action en responsabilité n'a guère donné lieu à controverses, et les principes s'en trouvent fixés à peu près immuablement depuis fort longtemps. Déjà on imprimait, en 1827, dans le « Code des Maîtres de Postes » (1) : « Le caractère de cette action » (il s'agit de la responsabilité des Maîtres de Postes engagés par la faute de leurs préposés) « est d'être purement civile, sa prescription en général de 30 ans se réduit à 10 ans, 3 ans ou 1 an quand elle résulte d'un fait délictuel qui est un crime, délit ou contravention. »

« Toutes les actions tant réelles que personnelles sont prescrites par trente ans... », déclare l'art. 2262 du Code Civil, ce sera donc le cas général de l'action en responsabilité des accidents du transport, si aucune loi ne vient abrégier ce délai. En matière de transport des marchandises, le Code de Commerce comporte deux textes, les art. 105 et 108, qui limitent à un court délai la durée du recours contre le voiturier. Ces deux textes, sont absolument inapplicables par leurs termes au transport des personnes, ils parlent de « la réception des objets transportés », de « l'expéditeur » et « du destinataire », toutes choses qui n'ont aucun sens si on essaye de les appliquer à notre sujet. Aussi, l'unanimité presque absolue des auteurs restreint-elle leur application aux marchandises. Même les partisans les plus absolus de la théorie contractuelle, ceux qui prétendent appliquer au transport des personnes l'art. 1784 du Code Civil, reconnaissent que seule la prescription trente-

(1) Par A. LANOË, Paris, 1827.

naire est applicable à la responsabilité des accidents (1). Seul, M. Zens soutient que : « du moment que le voyageur n'est « qu'un colis, il doit y avoir réception et livraison de sa personne, le voiturier doit le restituer sain et sauf à lui-même..., (2) » et l'auteur conclut, en déclarant applicables aux personnes, les fins de non-recevoir des art. 105 et 108 du Code de Commerce.

Cette opinion est absolument isolée et contraire à l'unanimité des décisions de jurisprudence. La Cour de Paris, dès le 5 mai 1859, à propos de l'accident survenu à un employé de la Compagnie de l'Est avait repoussé l'exception tirée de la prescription (la demande était intentée six ans après l'accident), en disant que les faits reprochés à la Compagnie constituaient un quasi-délit selon l'art. 1382 du Code Civil, et non un délit pénal selon l'art. 319 du Code Pénal. Cet arrêt n'est sans doute pas le premier en ce sens, en tous cas, ses termes sont applicables également aux accidents survenus à des voyageurs et il a été le prototype de toutes les décisions postérieures, qui ont appliqué la prescription de droit commun à l'action en responsabilité. Tout récemment, la Compagnie Générale des Voitures a soulevé devant le Tribunal de Commerce de la Seine, puis devant la Cour de Cassation la question de l'applicabilité à la responsabilité des accidents de personnes des art. 103 et 108 du Code de Commerce. Cette thèse a été rejetée par le Tribunal consulaire le 29 janvier 1915, et par la Cour Suprême le 28 juin 1916 (3), dans un arrêt déjà cité au § 131. Cet arrêt n'est pas motivé, en ce qui concerne la prescription formant le deuxième moyen du pourvoi, mais nous

(1) LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 717.

(2) ZENS, *op. cit.*, pp. 333 et 334.

(3) *Gaz. des Trib.*, 23 septembre 1916.

trouvons des indications à ce sujet dans le rapport de M. le Conseiller Cadot de Villemomble (1).

On considère que la responsabilité contractuelle du voiturier a son origine uniquement dans les art. 1147 et 1315 du Code Civil, sans qu'aucune assimilation puisse être faite, entre le transport des marchandises, et celui des personnes auquel doivent rester étrangers des textes exceptionnels comme l'art. 1784 du Code Civil, les art. 103, 105 et 108 du Code de Commerce. Tout ceci résulte de la conception présentée par M. le Procureur général Sarrut dans ses remarquables conclusions du 27 janvier 1913, conclusions qui, comme nous l'avons montré, ont amené le revirement complet de la jurisprudence.

239. La prescription trentenaire, sera donc seule applicable à la responsabilité contractuelle des accidents. Ce délai, déjà considérable, peut du reste être accru par des suspensions ou interruptions comme toute autre prescription. Conformément aux principes généraux, on admet uniformément l'interruption résultant de la citation en justice, même devant un juge incompétent, ou de la reconnaissance par le voiturier du droit de la victime.

La question de savoir si l'attribution par la Compagnie d'un secours, voire même l'attribution d'un emploi à la victime, sont des causes d'interruption, est très débattue. La Cour de Paris l'admit par un arrêt du 5 mai 1860, et il y a beaucoup d'autres décisions en sens inverse (2), émanant des diverses cours et tribunaux. La Cour de Cassation ne paraît pas s'être prononcé sur ce point qui, étant une question de fait, échappe à son appréciation (2). Et, en effet, les décisions rapportées

(1) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 494.

(2) V. *Dalloz*, 69.1.217 et 69.2.233.

par les recueils sont motivées par des considérations d'espèce dont l'étude n'offre aucun intérêt.

La durée de cette prescription trentenaire peut nous sembler bien longue, surtout en égard à l'importance de la responsabilité du voiturier, et à l'exagération des demandes qui peuvent être formulées, au bout de très longtemps, par des personnes de mauvaise foi. Une prescription courte pourrait d'autre part être très préjudiciable à certaines victimes dont les lésions, ou leur gravité, n'apparaissent qu'au bout de plusieurs mois ou de plusieurs années. Il semble que la question serait aisée à solutionner au mieux de tous les intérêts, par un texte législatif interdisant tout recours tardif; le délai pour agir, d'un an ou de deux ans, ne partant que du jour de l'apparition de la lésion formant l'objet de la demande. On pourrait ainsi concilier les intérêts bien compris des voituriers et des voyageurs.

240. Législations étrangères. — Les législations étrangères contiennent, pour la plupart, des dispositions limitant à un court délai la durée de l'action en responsabilité des accidents de chemins de fer.

En Angleterre, la patrie des chemins de fer, la « loi des accidents mortels » promulguée le 26 août 1846, exige que les héritiers, ou la veuve de la victime, agissent dans les douze mois du décès (1). Une disposition analogue existe au cas où il y a seulement blessures et résulte de divers règlements (2).

En Allemagne, l'art. 8 de la loi du 7 juin 1871, est ainsi conçue : « les créances de dommages et intérêts déterminées « par les art. 1 à 5 se prescrivent par deux ans à partir de l'acci-

(1) WILLIAMS, *An Epitome of railway law*, § 93.

(2) WILLIAMS, *op. cit.*, §§ 88 et 123.

« dent... » (1). Toutefois, une importante restriction est apportée par l'art. 7, en ce sens que l'indemnité, une fois accordée en principe, reste indéfiniment modifiable dans son quantum suivant l'aggravation des lésions, leur guérison, la variation des besoins du demandeur, etc...

En Russie, la question est réglée par la loi du 25 juin 1878, qui prescrit à un an les actions en responsabilité à la suite d'accidents de chemins de fer (2).

En Suède, la loi du 12 mars 1886 prescrit pour deux ans toutes les demandes en indemnités formulées par les victimes d'accidents de chemins de fer, ou leurs héritiers, à la suite de mort ou de blessures corporelles (3).

La loi Danoise du 26 mars 1898 (4) comporte des dispositions plus compliquées, et distingue selon que les dommages résultant de l'accident sont ou non apparus immédiatement : « Ces demandes d'indemnité devront être formées par les « ayants droit devant l'administration des chemins de fer de « l'Etat le plus tôt possible, et au plus tard trois mois après « l'événement ayant causé le dommage, ou, si le dommage « ne s'est pas produit immédiatement après cet événement, « trois mois après que le dommage est parvenu à la connaissance de la victime... Le droit à indemnité sera en tous cas « prescrit si l'action n'a pas été introduite dans les deux ans « du jour où le dommage s'est produit. » On voit que la victime n'a que trois mois pour réclamer une indemnité au voiturier, et deux ans pour saisir la justice au cas où l'entente n'intervient

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 264.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1879, p. 641.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1887, p. 588.

(4) *Annuaire de législation étrangère*, 1899, p. 581.

pas. Il y a là des dispositions très judicieuses et qui paraissent inspirées des plus saines réalités.

La loi fédérale Suisse du 28 mars 1905 contient une disposition calquée sur celle de la loi allemande (1).

241. Cas où le fait générateur de la responsabilité est une infraction à la loi pénale. -- Nous avons vu qu'après de nombreux accidents de chemins de fer, comme aussi de tramways, omnibus, automobiles, voire même autrefois de diligences, des poursuites pénales sont engagées contre l'agent responsable. Ici, le principe de la personnalité des peines s'oppose à la mise en cause du commettant, l'auteur direct du délit est seul traduit devant le tribunal répressif. Or, si l'action publique est prescrite, les art. 637 et 638 du Code d'Instruction Criminelle s'opposent à ce qu'une action civile, basée sur les mêmes faits, puisse être intentée. C'est là un point depuis longtemps au-dessus de toutes controverses, et fermement établi bien avant les chemins de fer comme en fait foi notre citation du § 238.

Peu importe, a dit la Cour de Cassation (2), que la demande civile ait lieu contre le commettant, tandis que l'action publique aurait visé le préposé, le but des art. 637 et 638 du Code d'Instruction Criminelle n'est pas de protéger telle ou telle personne, mais d'éviter que le fait délictueux lui-même puisse être remis en question : C'est ainsi que s'est prononcé le Tribunal civil de Valenciennes : « Lorsqu'une demande en « indemnité est dirigée contre une Compagnie de chemins de « fer à la suite d'un accident imputable à un employé; si la « faute de cet employé constitue un délit prévu par nos lois « pénales, l'action doit être intentée dans les trois ans du jour

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1906, p. 351.

(2) Cassation, 10 janvier 1877, Audy c. Maquis et C^{ie} d'Orléans.

« où le délit a été commis, sinon elle est prescrite aux termes
« des art. 637 et 638 du Code d'Instruction Criminelle qui
« déclarent prescrites après trois ans l'action publique et
« l'action civile résultant d'un délit de nature à être puni
« correctionnellement. Dès lors, après ce délai, l'action ne
« serait plus recevable (1). » Dans l'espèce dont il s'agissait, le
délit n'avait pas été dûment constaté, néanmoins le tribunal
n'a pas hésité à rejeter la demande, car le fait sur lequel elle
s'appuyait aurait constitué un délit, s'il avait pu être établi.

Si, au lieu d'être un délit, la faute formant le motif de la
demande n'est qu'un quasi-délit, on retombe évidemment sous
l'empire de la prescription trentenaire comme l'a constaté
la Cour de Cassation (2).

242. Ces différents points semblaient au-dessus de toute
discussion, lorsque le revirement de la jurisprudence, en 1913,
les fit apparaître sous un jour nouveau. Si, en effet, on admet que
l'action en responsabilité intentée par la victime, ou ses héritiers,
contre le voiturier résulte purement et simplement du
contrat, sans qu'il soit besoin d'invoquer une faute commise
par le transporteur, cette action devra suivre ses règles de
prescription particulières, indépendamment de celles du délit
qui a pu être commis, et dont l'existence devient presque
indifférente. C'est ainsi que s'est prononcée la Cour de Cassa-
tion dans l'arrêt précité du 21 avril 1913. La Compagnie
d'Orléans invoquait, pour s'exonérer, le fait que la cause pré-
sumée de l'accident (rupture d'un rail) aurait constitué à la
charge d'un de ses agents une infraction à la Loi du 13 juillet
1845, et que trois ans s'étaient écoulés entre la clôture de

(1) Trib. civ. de Valenciennes, 11 décembre 1878, LAMÉ-FLEURY, *op. cit.*, 1879, p. 21.

(2) Cassation, 12 mars 1878, Compagnie du Midi c. Citrain.

l'enquête judiciaire et la demande en indemnité. La Cour Suprême a, comme nous l'avons dit, saisi cette occasion d'affirmer sa nouvelle jurisprudence, en déclarant uniquement applicable la prescription trentenaire (1).

La question peut sembler actuellement résolue et destinée à garder cet aspect aussi longtemps que se maintiendra la jurisprudence contractuelle. Toutefois, à l'heure où nous écrivons la guerre n'est pas encore achevée, il semble que, pendant sa durée, les victimes d'accidents de chemin de fer ne devraient obtenir d'indemnité qu'en prouvant l'existence d'une faute à la charge du voiturier. Il faudrait admettre dans ces conditions que, si cette faute constituait un fait qualifié crime, délit ou contravention par la loi pénale, les règles de prescription de l'action publique s'appliqueraient également à l'action civile.

(1) V. *supra*, Chap. IV, § 124.

CHAPITRE X

Calcul de l'Indemnité

243. Généralités. — Dans les chapitres précédents nous avons traité de la responsabilité du voiturier en général, dans ses origines, dans sa nature, et nous avons examiné avec ses conditions d'exercice, celles de son existence. Une fois ces difficultés éliminées par la reconnaissance de la responsabilité du transporteur, il reste encore à déterminer dans quelle mesure, et pour quels dommages, cette responsabilité pourra être invoquée, il reste à montrer comment il sera procédé au calcul des sommes réclamées par les victimes d'accidents, ou leurs héritiers.

C'est ce dernier point qui fera l'objet du présent chapitre, mais sans que nous ayons l'intention de nous étendre autant sur cette question que son importance pratique pourrait le faire supposer. Le quantum des dommages-intérêts dus par le voiturier résulte, en effet, dans chaque cas particulier, d'une foule de considérations de fait dont l'étude n'offre d'intérêt que pour les praticiens. Néanmoins, la classification et l'examen de celles de ces considérations que le juge pourra envisager pour accroître ou diminuer l'indemnité, sont des problèmes juridiques dont, à ce titre, nous ne pouvons pas nous désintéresser entièrement.

De plus, la position prise par le juge sur la nature de la responsabilité du voiturier va sans doute influer sur son quan-

tum, et il y a là une nouvelle source de difficultés possibles, difficultés essentiellement juridiques, et dont la solution importe au premier chef. Aussi, diviserons-nous le présent chapitre en trois sections se rapportant aux trois principales théories délictuelle, contractuelle ou objective.

SECTION I

CALCUL DE L'INDEMNITÉ : RESPONSABILITÉ DÉLICTEUELLE

244. Nous examinons d'abord l'hypothèse où la victime recherche le voiturier selon l'art. 1382 du Code Civil, conformément à une pratique suivie durant longtemps. En ce cas, la loi se borne à dire que celui qui a causé le dommage est tenu de le « réparer », sans entrer dans aucune précision.

En présence de termes aussi vagues et aussi généraux, les juges considèrent que le voiturier doit réparer l'intégralité de tous les dommages causés par l'accident et dont l'existence est certaine. Vainement alléguerait-on qu'il s'agit seulement de fautes non-intentionnelles et qui ne constituent pas toujours des délits du droit pénal, la tendance de notre jurisprudence n'a jamais été de proportionner le montant de l'indemnité à la gravité de l'infraction reprochée à l'agent responsable (1).

Toutefois, M. Planiol (2) fait remarquer que ce point de vue n'est peut être pas fondé : « S'il est juste d'accorder en matière contractuelle, une atténuation de responsabilité aux personnes qui ont agi sans intention de nuire, il y a même raison de le faire pour les fautes commises en l'absence de tout « contrat... » Mais l'auteur ne peut citer qu'un seul arrêt (3),

(1) *Supra*, §§ 47 et suiv.

(2) PLANIOL, *op. cit.*, t. II, § 897.

(3) Cassation 22 nov. 1904, *Dalloz*, 1905.1.297.

qui ait semblé modérer les dommages-intérêts en considération de la légèreté de la faute, encore n'est-il guère démonstratif. Nous avons déjà dit pourquoi (1), dans le domaine du droit civil, la gravité de la faute de l'agent responsable nous paraît indifférente pour la réparation du dommage. Dans le cas qui nous occupe, le voiturier est tenu par l'obligation de ne rien faire qui puisse compromettre la vie et la santé des voyageurs; s'il en est autrement et s'il s'est rendu coupable d'une infraction ayant entraîné des dommages pour une ou plusieurs personnes, il doit réparer la totalité du préjudice causé. Et, ce point une fois réglé, ne préjudiciera en rien à la question de savoir si la faute reprochée au voiturier est suffisante pour entraîner ou non les sanctions du droit pénal.

245. La manière dont se présentent les demandes varie, selon qu'il s'agit ou non d'un accident mortel.

a) Si la victime est seulement blessée et qu'elle puisse démontrer la faute du transporteur, il lui suffit d'établir en outre la certitude et le quantum des dommages subis. Selon la méthode ordinaire on peut les ranger sous deux chefs principaux : le *damnum emergens* et le *lucrum cessans*.

Le *damnum emergens* comprendra la totalité des frais médicaux, pharmaceutiques et, au besoin, d'hospitalisation; ainsi que le remboursement des effets perdus ou avariés tels que les habits ou les colis à la main. La preuve des déboursés faits par le blessé, pour guérir la blessure est très facile celle du montant des effets détériorés ou perdus est en général très difficile. Les juges ont l'habitude, sur ce point, d'apprécier les choses d'une manière très large en tenant compte de toutes

(1) *Supra*, §§ 47 et suiv.

les circonstances de fait, en particulier de la situation du demandeur, et des témoignages quand il y en a.

Le *damnum emergens* comprend enfin un dernier élément dont l'admission a été discutée, surtout pour le cas de mort, mais qui n'existe pas moins pour les blessures, c'est le préjudice moral représentant les souffrances subies. Notre jurisprudence n'a pas hésité à s'engager dans cette voie, et, dans les sommes accordées en bloc aux demandeurs, le juge laisse généralement une marge entre les dommages matériels causés et le total de l'indemnité, cette marge est destinée à représenter les douleurs physiques du blessé. On ne peut qu'approuver cette pratique car, si la souffrance et l'argent n'ont pas de commune mesure, la réparation pécuniaire n'en est pas moins la seule manière possible, pour le voiturier, d'atténuer le mal qu'il a fait.

246. En Angleterre, la victime a droit aussi à une indemnité pour la souffrance occasionnée par l'accident, et ceci est ajouté à l'indemnité pour perte pécuniaire, néanmoins le chiffre total de la réparation est fixé, en bloc par le verdict. Par exemple, dans une espèce rapportée par Williams (1), le jury rendit un verdict accordant à la victime 16.000 £, dont 1.000 £ pour ses souffrances physiques; et pourtant la note des frais médicaux et pharmaceutiques contenait déjà une somme de 923 £ employée à adoucir les douleurs du blessé... Mais la règle anglaise est de bien payer la douleur, l'incommodité et la perte de jouissance éprouvées par la victime. « Et il
« est convenu que la même somme serait donnée à un ouvrier
« ou à un gros rentier, si la souffrance est la même. Cependant,
« en ce cas, la possession d'un revenu indépendant peut être

(1) WILLIAMS, *op. cit.*, § 120.

« prise en considération, parce qu'un homme privé de tous
« moyens de soutien peut éprouver beaucoup plus les souffrances corporelles (1-2) »

La loi Danoise du 26 mars 1898 (3) précise, dans son art. 2, l'évaluation de l'indemnité, tant pour le préjudice moral que matériel : « La victime a droit à une indemnité, à la fois pour
« les dépenses afférentes à la réparation du dommage, et pour
« la perte des revenus qui en résulte jusqu'à la fin des soins
« médicaux. De plus, si elle doit vraisemblablement à l'avenir
« éprouver une diminution dans sa situation pécuniaire...
« En outre il pourra être allouée une indemnité appropriée
« pour les souffrances causées, ainsi que pour tous les ennuis,
« désagréments et incommodités pouvant résulter du dommage subi. »

247. Le *lucrum cessans* comprend les gains manqués par la victime à la suite de l'accident. L'indemnité, allouée pour ce second chef, devra représenter le produit du travail de la victime pendant la durée de son incapacité.

Certains auteurs se sont demandés si, même sur le terrain délictuel, il n'y avait pas lieu de limiter le montant des dommages-intérêts au préjudice direct en application de l'art. 1151 du Code Civil. Ce dernier texte est ainsi conçu :
« Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte
« du dol du débiteur, les dommages et intérêts ne doivent
« comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier
« et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention. » Par sa place dans le Code, et par le terme de « créancier » qu'il emploie,

(1) WILLIAMS, § 121.

(2) PHILLIPS, v. S. E. R.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1899, p. 581.

l'art. 1151 se réfère certainement à l'inexécution des contrats, néanmoins, d'après son début on peut se demander s'il n'est pas également susceptible d'application aux quasi-délits non intentionnels? M. Jossierand (1), se pose la question sans y répondre et, dans la pratique, on peut dire que l'applicabilité de l'art. 1151 aux réparations des blessures occasionnées par la faute du voiturier, n'offre pas un grand intérêt.

Quand la victime présente au tribunal la liste des dommages qu'elle a éprouvés ou des gains qu'elle a manqués, la relation entre ces divers chefs de la demande et l'accident est toujours une pure question de fait pour laquelle il est bien difficile de poser des règles générales et *a priori*. M. Planiol (2) fait remarquer qu'il n'est pas toujours aisé de distinguer, « ce « qui est une suite immédiate et directe » du fait sur lequel est basée la demande. Mais la règle traditionnelle de notre ancien droit, développée par Pothier (3), et consistant à dire que l'on ne doit envisager que les dommages qui résultent *nécessairement* de l'inexécution, n'est pas beaucoup plus nette... Aussi, à notre avis, vaut-il mieux se maintenir, comme le faisait la jurisprudence, au point de vue plus simple de la réparation intégrale du préjudice causé. Les juges du fait auront à apprécier souverainement, si les dommages allégués résultent ou non de la faute du transporteur. C'est ainsi que se sont prononcés la Cour de Cassation le 22 novembre 1892 (4), et la Cour de Nîmes le 30 novembre 1893 (5).

248. b) Au cas où la victime a péri dans l'accident, ou est morte des suites de ses blessures, l'action est alors intentée par

(1) *Op. cit.*, § 906.

(2) *Op. cit.*, t. II, § 249.

(3) *Obligations*, § 167.

(4) *Dalloz*, 93.1.604.

(5) *Dalloz*, 95.2.5; *Sirey*, 94.2.233.

les héritiers ou ayants cause, dans les conditions que nous avons exposées au Chapitre VIII.

L'indemnité que peuvent réclamer les héritiers se ramène à deux chefs principaux. D'abord l'ensemble des frais occasionnés par l'accident et ses suites : frais de maladie, frais funéraires, frais de deuil. Ensuite une indemnité proprement dite, comprenant d'abord la perte des gains de la victime entre le jour de l'accident et celui du décès, s'il y a lieu, puis une somme destinée à compenser le fait même du décès, le préjudice matériel et moral causé aux demandeurs. Nous avons vu, dans le chapitre VIII, que ce dernier point n'est pas absolument tranché et que la jurisprudence, après avoir autorisé les héritiers à agir *ex proprio nomine*, semble limiter leur action aux demandes présentées *jure hereditario*.

La position prise à ce sujet, se répercute immédiatement sur la liquidation de l'indemnité, dont la base est absolument modifiée. Si les héritiers agissent *ex proprio nomine*, en dehors de leurs déboursés, ils ne peuvent réclamer que la compensation du préjudice qui leur a été causé à eux personnellement par le décès. Ce préjudice pourra être seulement moral, suivant une jurisprudence très bien établie, il représentera la douleur causée au demandeur par la disparition de la victime. Mais aucune somme n'est allouée aux héritiers pour compenser la perte de jouissance, la perte de la vie du voyageur envisagée en soi.

La Cour de Cassation (1) a bien reconnu aux héritiers le droit d'agir *jure hereditario*, mais seulement pour obtenir réparation de leur préjudice personnel, matériel ou moral.

249. Au contraire, on n'a jamais discuté le droit pour les

1) Cass., 21 avril 1913 et *supra*, §§ 183 et suiv.

héritiers d'obtenir une indemnité pour : « la rupture du « mariage et l'anéantissement d'une association fondée en « vue de la famille, ainsi que les espérances consacrées sous « l'autorité de la loi, la perte d'un fils appelé à soutenir ses « parents dans leur vieillesse, la cessation de la vie commune, « celle des libéralités de la victime, le préjudice moral causé « par la mort d'un parent, les dépenses et les pertes occasion- « nées par la maladie, la plupart des dommages que la victime « aurait pu elle-même invoquer si elle avait survécu... (1) » Dans l'examen de ces diverses circonstances, en particulier de celles qui se rapportent à un préjudice moral, le juge ne saurait avoir la pensée de trouver une somme d'argent qui puisse équilibrer exactement la douleur causée par la mort d'un époux, d'un père, il cherche seulement à apporter au demandeur une satisfaction pécuniaire capable d'adoucir en quelque sorte son chagrin (2).

Dans ces conditions, on comprend que la somme allouée doive varier avec la situation de fortune du demandeur, pour lui procurer une satisfaction aussi égale que possible. Il est évident que si un riche industriel et un ouvrier périssent dans le même accident, pour procurer le même avantage aux deux veuves, celle du premier devra toucher une somme beaucoup plus considérable en valeur absolue, et, peut-être même qu'en valeur relative, on ne pourra faire autrement que de procurer à la veuve de l'ouvrier, une compensation pécuniaire bien plus grande. Il est possible, en effet, que la somme versée par l'auteur de l'accident assure à l'une une existence indépendante, tandis qu'il ne s'agira jamais que de superflu pour la veuve de l'industriel.

(1) PICARD, *op. cit.*, t. III, p. 494.

(2) JOSSERAND, *op. cit.*, § 903.

250. Conformément à ces considérations, les tribunaux français font toujours dépendre le quantum de l'indemnité de la situation de fortune du demandeur. Ce point de vue est approuvé par la grande majorité des auteurs, sauf toutefois par quelques partisans de la responsabilité contractuelle. Néanmoins, MM. Lyon Caen et Renault (1) approuvent le système de la jurisprudence : « Mais les auteurs qui admettent « avec nous que la responsabilité est contractuelle, prétendent « déduire de cette idée que les dommages-intérêts doivent « dépendre uniquement du dommage matériel, et être égaux « pour tous les voyageurs, sans qu'il y ait à considérer la profession, la situation sociale ou de famille, la fortune de « chacun. »

Nous ne pouvons adhérer à cette solution et nous croyons que sans « méconnaître l'idée de la responsabilité contractuelle, et sans violer l'art. 1150 du Code Civil, on doit admettre que les dommages-intérêts varient avec les circonstances se rattachant à la personne blessée ou tuée. Sans « doute, le voiturier n'est pas instruit de la condition de « chacun des voyageurs, et, par suite, ne peut pas prévoir le « dommage qu'un accident pourra causer à chacun d'eux, « mais il sait qu'il a à transporter des personnes de conditions « différentes et que les dommages causés par un accident « varieront avec les personnes lésées. Cela suffit... »

251. M. Jossierand, bien qu'il soit partisan de la théorie objective, admet également que le quantum de l'indemnité due pour un même accident, doive varier avec la situation de fortune de la victime. L'auteur donne une raison de fait intéressante et dit que l'opinion contraire « ...est en réalité

(1) LYON-CAEN et RENAULT *op. cit.*, t. III, § 714.

« condamnée par l'art. 1150 du Code Civil dont elle déforme le
 « système; il n'est pas toujours vrai de dire que le voiturier
 « s'est trouvé dans l'impossibilité de connaître l'individualité
 « de ses clients; non seulement le petit entrepreneur connaît
 « bon nombre de voyageurs qui recourent à ses services jour-
 « nellement et dans une zone très réduite, mais les grandes
 « administrations de chemins de fer elles-mêmes sont souvent
 « renseignées, soit par le caractère nominatif du billet déli-
 « vré... soit par les conditions spéciales dans lesquelles le
 « transport s'effectue... (1) »

Sur le terrain de la responsabilité délictuelle où nous sommes placés, il a toujours été admis que la situation de fortune du demandeur devait influencer considérablement sur le chiffre de l'indemnité. Cela résulte encore, *a fortiori*, des citations ci-dessus, puisque l'art. 1150 du Code Civil est entièrement étranger à la responsabilité délictuelle qui ne comporte, de par la loi, aucune limitation précise.

252. Le fait que le voyageur a bénéficié d'une diminution, ou d'une exonération totale du prix du transport ne saurait avoir aucune influence sur le quantum de l'indemnité. En effet la faveur, ou prétendue faveur, n'intervient que vis-à-vis des conditions de formation du contrat, tandis qu'au contraire, l'indemnité a sa cause dans un délit qui fait irruption dans ce contrat et s'oppose à son exécution normale. Les deux questions sont absolument distinctes, et il est à peine besoin d'ajouter que l'ordre public s'oppose à toute restriction relative aux conséquences d'un délit ou quasi-délit futur (2).

253. Faute de la victime. — Mais il arrive souvent que le voiturier n'est pas seul en faute, et que le voyageur est victime

(1) JOSSELAND, *op. cit.*, § 903.

(2) VANSTEENBERGHE, *op. cit.*, p. 519; ZENS, *op. cit.*, p. 313.

également de son imprudence ou d'une contravention aux règlements. On a soutenu en ce cas, et spécialement dans la matière des accidents de transport, que la faute de la victime exonérait entièrement le voiturier de toute responsabilité. Cette théorie a paru un instant triompher, et a été acceptée par la Cour de Lyon le 17 janvier 1844 (1).

Il paraît pourtant plus équitable de considérer successivement la faute du voiturier et celle du voyageur, en essayant de déterminer quel a été le rôle de chacune dans la genèse de l'accident, et surtout si l'une des fautes n'a pas précédé et même entraîné l'autre. C'est de cette manière que la jurisprudence délictuelle envisageait unanimement la question dans ces dernières années, et c'est ainsi que se prononce également la doctrine. L'imprudence du voyageur, le fait qu'il a contrevenu aux règlements, se trouvent alors modifier le quantum de l'indemnité sans la supprimer. Le tribunal détermine une somme globale représentant l'étendue du dommage à réparer, et partage ensuite les responsabilités du transporteur et de la victime dans un certain rapport; c'est ce rapport, appliqué au préjudice total, qui donnera la somme due par le voiturier.

Ce procédé, qui paraît absolument logique, et conforme à la notion de la faute délictuelle, puisque l'art. 1382 du Code Civil est appliqué successivement aux deux parties, comporte nécessairement une forte part d'arbitraire et laisse une grande marge à l'appréciation du juge. Il est fort délicat d'affirmer que la responsabilité de la victime est engagée pour $1/2$ ou $1/3$, et de traduire par un chiffre net une appréciation de responsabilité nécessairement assez vague. Quoiqu'il en soit, la jurisprudence délictuelle se conformait à cette méthode. Ainsi un

(1) *Sirey*, 44.2.401.

arrêt précité de la Cour de Toulouse, du 5 décembre 1893 (1), confirmé par la Cour de Cassation le 13 mars 1895, décide que, si un voyageur dépasse la station terminus inscrite sur son billet, et est ensuite victime d'une collision, on doit modérer les dommages-intérêts dus par la Compagnie.

De nombreuses décisions ont également partagé les responsabilités à propos de voyageurs blessés en traversant les voies (2), ou tombés en descendant en marche d'un omnibus ou tramway (3)... M. Josserand fait remarquer avec raison que cette interprétation « ne cesse d'être vraie que dans le cas « où la faute reprochée au voyageur a été déterminée par le « voiturier dont la responsabilité, loin d'être atténuée, subit de « ce chef une légitime aggravation... » (4). On cite à ce propos le cas où le conducteur d'un véhicule, employé à un service public, accepte un voyageur en surnombre; le transporteur serait ensuite mal venu à décliner, même partiellement, sa responsabilité en prétendant que la victime n'aurait pas dû monter en excédent (5).

254. Inversement, il a été jugé, que les Compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables des accidents dus *uniquement* à la faute des victimes. Ce principe a été reconnu par les Cours d'Appel de Lyon et de Nancy (6), et a été à deux reprises sanctionné par la Cour Suprême (7), le 3 juillet 1894 et le 12 janvier 1897. La Cour de Rouen, le 27 juillet 1898 (8), a

(1) *Dalloz*, 94.2.412; *Dalloz*, 96.1.19.

(2) Cassation, 10 nov. 1884, 26 fév. 1903, *Dalloz*, 85.1.433; 1904.1.155.

(3) Cassation, 20 août 1879, 24 nov. 1909, *Dalloz*, 80.1.15; 1910.1.96.

(4) JOSSERAND, *op. cit.*, § 911.

(5) Lyon, 16 juillet 1862, *Dalloz*, 63.5.329.

(6) Lyon, 10 janvier 1889; *Sirey*, 89.2.208; Nancy, 29 juin 1895; *Sirey*, 96.2.207.

(7) *Sirey*, 95.1.655 et 97.1.231.

(8) *Sirey*, 1906.2.141.

même jugé qu'il importait peu que la Compagnie ait elle-même commis plusieurs infractions aux règlements, s'il est certain que ces infractions n'ont eu aucune influence sur l'accident, et que celui-ci résulte uniquement de l'imprudence de la victime.

La Cour de Bordeaux, le 5 juin 1903, a été encore plus loin et a exonéré complètement la Compagnie du Midi, des suites de l'accident arrivé à un voyageur qui s'était blessé en descendant d'un wagon arrêté au-dessus d'une plaque tournante. Quels que soient d'ailleurs les motifs de fait envisagés par la Cour, il est permis de se demander, avec un grand nombre de décisions, si la Compagnie ne doit pas s'arranger pour faire arriver à quai toutes les voitures, et, en l'espèce, un partage de l'indemnité aurait pu paraître plus équitable.

La jurisprudence actuelle sur la question se trouve très bien exposée dans un arrêt de la Cour de Paris, du 26 décembre 1903. Il s'agissait d'un voyageur projeté à terre en descendant de l'impériale par suite d'un arrêt trop brusque du train. La Cour déclare que le voyageur est en faute de s'être levé de sa place avant l'arrêt du train, que, d'autre part, la Compagnie, est responsable des maladresses commises par le mécanicien, en conséquence, la Cour décide le partage de l'indemnité (1). D'autres décisions nombreuses exonèrent entièrement la Compagnie quand l'accident est dû à la seule faute de la victime (2).

L'adoption récente de la théorie contractuelle n'a eu, et ne devait avoir, aucune influence sur les considérations précédentes. C'est ainsi que la Cour de Montpellier, le 4 décem-

(1) *Sirey*, 1906.2.141.

(2) V. en particulier les arrêts rapportés par MITTRE, *op. cit.*, § 549.

bre 1913 (1), a jugé équitable de partager les responsabilités. Il s'agissait d'un voyageur renversé par un transbordeur électrique dans la gare de Capdenac, et qui avait traversé imprudemment la voie. La Cour a jugé, malgré des infractions aux règlements à la charge de la Compagnie d'Orléans, qu'il était impossible, dans l'évaluation de l'indemnité, de faire abstraction de l'imprudence commise par la victime, et cela malgré la nature contractuelle de la responsabilité mise à la charge du voiturier.

Même au point de vue de la responsabilité objective, la faute du voyageur ne saurait être indifférente. Nous en avons la preuve dans une décision de la Cour Suprême d'Autriche rapportée au Sirey (2). On sait que la loi autrichienne admet la responsabilité objective des accidents de transport, néanmoins la Cour Suprême exonère la Compagnie de chemins de fer des suites d'un accident, provoqué *exclusivement* par l'imprudence de la victime.

Pour garantir les voyageurs, même contre les conséquences de leurs fautes, la théorie objective ne suffit donc pas, il faudrait avoir recours à l'assurance contre les accidents de transport.

SECTION II

CALCUL DE L'INDEMNITÉ : RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

255. D'après la jurisprudence contractuelle, le voyageur blessé, ou ses héritiers, n'ont pas à faire la preuve d'une faute du voiturier, et peuvent réclamer une indemnité en arguant seulement de l'inexécution du contrat de transport, selon l'art. 1147 du Code Civil. Les dommages-intérêts devraient

(1) SARRUT, *op. cit.*, mars 1915.

(2) Sirey, 1908.4.31.

alors être calculés, non pas sur la base large et imprécise de l'art. 1382, mais selon les art. 1148 et suivants du Code Civil, livre III, titre III, section IV. En particulier, l'art. 1150 déclare que « le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat. »

La plupart des auteurs ne voient dans cette disposition aucune restriction sérieuse de la base d'évaluation des indemnités. En effet, l'application littérale de l'art. 1150 aux accidents de locomotion, semble tout à fait impossible. Ce texte a été établi pour les contrats en général, et ses rédacteurs n'ont certes même pas supposé qu'on en viendrait un jour à l'appliquer aux accidents.

Dans les contrats ordinaires, tels que la vente, le louage, le dépôt..., même l'assurance, chacune des parties sait à quoi elle s'engage en cas d'inexécution, et connaît d'avance les risques. Le marchand, le propriétaire, le dépositaire, l'assureur... n'ignorent pas, au moment même de la conclusion du contrat, quelle importance pourra avoir son inexécution, laquelle est licite moyennant une indemnité. Tout au contraire, l'entrepreneur de transports ne saurait faire entrer dans ses prévisions l'éventualité d'un accident, qui ne pourra jamais être une terminaison licite du contrat de transport. De plus, le voiturier est tenu de contracter avec toute personne qui offre de payer le prix du voyage, et il ignore en général l'étendue des dommages qu'il pourra causer, il sait seulement que ceux-ci ne pourront manquer d'être très variables.

Nous pouvons citer, à ce sujet, un arrêt très intéressant du Tribunal de la Seine du 12 novembre 1913 (1) : un voyageur avait été atteint dans son wagon par l'explosion d'une

(1) *Gaz. des Trib.*, 1913.2.431.

lampe, et l'émotion avait aggravé chez lui des troubles cardiaques, la Compagnie devait-elle répondre de tout le dommage, ou seulement, en vertu de l'art. 1150, du dommage prévu? Le Tribunal a admis une solution très intéressante, en considérant que, si le voyageur se borne à agir dans les termes de l'art. 1147, il ne pourra réclamer que le dommage prévu conformément au texte de l'art. 1150. Au contraire si, comme en l'espèce, la victime rapporte la preuve d'une faute du transporteur, celui-ci devra réparer tout le dommage.

Cette solution si élégante ne semble pas devoir être suivie en pratique, et en fait elle est inutile. M. Planiol fait remarquer que, « cette différence qui paraît importante en théorie, disparaît presque dans la pratique à cause du pouvoir souverain qu'ont les juges du fait pour estimer le montant des dommages-intérêts (1). » M. Lyon-Caen défend le même point de vue et même M. Ripert (2), partisan de la théorie délictuelle, reconnaît que, si on suppose dans le contrat de transport une garantie à la charge du voiturier, il est difficile de trouver un préjudice que l'on n'ait pas pu prévoir. M. le Conseiller Cadot de Villemomble accepte entièrement cette dernière manière de voir dans son rapport précité (3), et nous pouvons par là augurer de l'opinion future de la Cour de Cassation.

256. L'art. 1151, qui suit l'art. 1150, limite la réparation aux dommages qui sont une suite « immédiate et directe de l'obligation. » Ce texte a donné lieu à de nombreuses interprétations, et on s'est demandé s'il fallait y voir une cause de limitation de la responsabilité contractuelle du voiturier. Conformément à l'opinion si clairement exprimée par M. Jos-

(1) PLANIOL, *op. cit.*, t. II, § 897.

(2) *Revue critique*, 1914, p. 193.

(3) *Gaz. des Trib.*, 23 sept. 1916.

rand (1), nous dirons que « toute cette controverse se réduit « à une question de mots. » En effet, la question de savoir si un dommage, pris en particulier, se rattache ou non à l'accident sera toujours une question de fait, quelle que soit la base donnée à la responsabilité du voiturier. Le juge aura toujours à apprécier un rapport de causalité, et il ne pourra jamais condamner que si ce rapport apparaît comme certain. Or, les certitudes humaines ne sont guère capables de s'appliquer à des déductions éloignées et, quelque soit son point de départ, en pratique, l'interprète sera toujours ramené à appliquer plus ou moins étroitement, l'art. 1151 du Code Civil.

SECTION III

CALCUL DE L'INDEMNITÉ : RESPONSABILITÉ OBJECTIVE

257. Nous avons vu dans le chapitre II de cette étude que certains auteurs, et même des arrêts récents, ont cru pouvoir objectiver la responsabilité du voiturier, en faisant peser sur lui *de plano* les conséquences, dommageables pour autrui, de l'exercice de son industrie. Il ne semble pas qu'aucun de ces auteurs, ni de ces interprètes, ait envisagé les conséquences que la nature objective de la responsabilité devrait entraîner vis-à-vis du quantum de l'indemnité.

Ces conséquences nous semblent pourtant devoir être considérables, étant données les bases forfaitaires de la théorie objective. Les quelques arrêts cités par nous *supra*, dans le chapitre II, ont appliqué très hardiment l'art. 1384, en déclarant le voiturier responsable des choses qu'il a sous sa garde. Cette manière de voir donnerait au quantum de l'indemnité

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, § 905.

la même base que la théorie délictuelle, mais nous avons combattu ces arrêts et montré que M. Josserand est, à l'heure actuelle, à peu près leur seul défenseur.

L'application de la théorie objective ne nous semblerait possible, avons-nous dit, que par suite d'une intervention législative, étendant aux accidents de transports l'idée de risque créé, appliquée aux accidents du travail en 1898. Nous croyons qu'on serait alors amené fatalement à objectiver, non seulement la nature de la responsabilité, mais aussi son étendue.

258. La responsabilité des accidents de transport, à côté de ses aspects juridiques a aussi son côté économique, qui n'est peut-être pas le moins important. L'adoption légale de la responsabilité objective étendrait beaucoup le nombre des indemnités versées par les transporteurs, sans doute faudrait-il, comme cela existe en Allemagne, réduire en conséquence le quantum des réparations. Les tractations entre les voituriers et les victimes d'accident ont sans doute abouti, ici comme dans la plupart des entreprises commerciales, à un état d'équilibre entre les ressources des uns et les besoins des autres. A cet équilibre, il ne faudrait toucher qu'avec une grande prudence, en élucidant soigneusement les incidences probables des variations que l'on voudrait imposer. Actuellement, le voiturier arrive à faire face avec ses ressources à la responsabilité qui lui incombe. L'adoption de la responsabilité objective grèverait lourdement le budget des entrepreneurs de transports, sans doute obtiendraient-ils alors que la réforme soit complète, et atteigne aussi le quantum de l'indemnité.

Il serait également conforme aux nouvelles théories socialistes, de taxer, à une somme fixe l'existence et la santé des individus et, sous la dernière forme du progrès moderne reparaitrait l'ancien wehrgeld germanique.

259. D'ailleurs, les législations étrangères qui se réfèrent à l'idée du risque créé ont réglementé, et par la même limité étroitement les dommages pour lesquels il est accordé réparation. C'est ainsi que la loi allemande du 7 juin 1871 (1), réduit à fort peu de chose la tâche du juge, en donnant une énumération détaillée et exclusive des pertes pécuniaires susceptibles de réparation. On comprend combien un pareil système diminue le total des indemnités, qu'un juge français serait en droit d'apprécier librement, en tenant compte seulement du rapport de causalité. En particulier, la loi allemande exclut entièrement toute réparation pécuniaire du préjudice moral (2). Les législations autrichienne, hongroise et suisse (3) partent des mêmes principes et, en diminuant la tâche du juge, allègent d'autant pour le transporteur, le fardeau de la responsabilité.

Nous ne croyons pas qu'aucun de ces systèmes ait chance de s'acclimater en France et il nous semble que, même en ce qui concerne le quantum de l'indemnité, l'ancienne théorie délictuelle, avec sa souplesse et la grande place laissée à l'interprétation prétorienne, est la seule conforme à nos mœurs comme à l'ensemble de nos lois. Quelle que soit la base adoptée par le juge, la responsabilité des accidents de transport est et demeurera avant tout une question de fait. Telle doit être, semble-t-il, la conclusion de cette étude que nous achèverons en exposant brièvement la question du cumul de l'indemnité versée par le voiturier, avec celle résultant d'un contrat d'assurance passée par la victime.

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 264.

(2) Art. 253 du Code civil allemand.

(3) V. *supra* Chap. II *in fine*.

SECTION IV

LA QUESTION DU CUMUL

260. Dans l'évaluation de l'indemnité, le juge s'efforce d'indemniser la victime, ou ses héritiers, des pertes appréciables en argent occasionnées par l'accident. Mais, il peut se faire que le voyageur blessé ait conclu un contrat d'assurance contre les accidents, ou sur la vie, et que, par suite, la réalisation du risque rende immédiatement exigible la somme prévue par la police.

Les conséquences dommageables de l'accident peuvent alors se trouver atténuées, ou même supprimées, de telle sorte qu'il ne soit plus possible de condamner le voiturier à une indemnité sans constituer en bénéfice celui qui l'aura obtenu. Il y a là, on le voit, une grosse difficulté et on n'a pas manqué de trouver immoral que le décès de la victime puisse être une cause d'enrichissement pour ses héritiers. Ce point de vue a été défendu en France par MM. Baudry et Wahl (1), mais il a surtout triomphé à l'étranger dans les pays germaniques, où l'adoption de la responsabilité objective a contraint de réduire autant que possible le chiffre des indemnités. L'art. 4 de la loi allemande du 7 juin 1871 décide :

« ...Quand il y a assurance, le capital de celle-ci est déduit
« dans l'évaluation de l'indemnité qui ne doit jamais dépasser
« le total du dommage effectivement subi (2). » Cette même disposition se retrouve, très atténuée, dans la législation suisse.

En Belgique, où la théorie contractuelle a été imposée par

(1) *Op. cit.*, t. II, § 3601.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 264.

mesure législative en 1891, les tribunaux ont admis unanimement le principe de la déduction, toutefois ils ont semblé, dans certains cas, déduire seulement la différence entre l'indemnité versée par l'assurance et le total des primes payées par la victime.

261. M. Jossierand (1), M. Capitant (2) et M. Vansteenbergh (3), font remarquer avec beaucoup de justesse que l'indemnité versée par le voiturier procède d'une toute autre cause que celle de la police d'assurance. D'après l'art. 1165 du Code Civil, le contrat passé entre la victime et l'assureur est étranger au voiturier, auquel il ne doit ni nuire ni profiter. Si on a pu trouver immoral que le décès de la victime soit une cause d'enrichissement pour ses héritiers, ne serait-il pas encore bien plus choquant que la prévoyance de la victime aboutisse seulement à décharger le voiturier des conséquences de sa faute?

M. Planiol (4) fait remarquer, dans son traité de droit civil, que l'assurance n'a pas en réalité un but d'indemnisation et que c'est un procédé aléatoire d'enrichissement. Dans ces conditions l'accident rend définitif pour la victime, ou ses héritiers, leur droit simplement conditionnel de toucher la somme prévue par la police. Tout au contraire, l'indemnité due par le voiturier est la conséquence directe et résulte uniquement du préjudice subi. Il semble donc que les deux créances sont sans aucun lien l'une avec l'autre, et doivent pouvoir être exercées d'une manière tout à fait indépendante.

262. Nous ne connaissons guère de décisions de jurisprudence à ce sujet, et cela peut s'expliquer par le peu de diffu-

(1) *Op. cit.*, §. 912.

(2) *Revue trim. de dr. civ.*, 1906, p. 37.

(3) *Op. cit.*, p. 170.

(4) *Op. cit.*, t. II, n° 2179.

sion de l'assurance en France, relativement à certains pays étrangers. M. Jossierand (1) cite seulement à ce propos un arrêt de la Cour de Paris du 3 mars 1909, qui reconnaît à la veuve d'un officier, tué dans un accident de chemins de fer, le droit de cumuler l'indemnité de la Compagnie avec la rente due par l'Etat. Il semble bien que les tribunaux, suivant l'ensemble de la doctrine, doivent reconnaître aux assurés, victimes d'accidents de transport, le droit de cumuler les deux indemnités.

Néanmoins là encore, comme dans tout ce qui touche à notre sujet, les questions de fait doivent jouer un grand rôle et il n'est guère de règles absolues. Si, par exemple, une police d'assurance contre les accidents portait subrogation au profit de l'assureur des recours éventuels de l'assuré, la question se présenterait tout autrement : la Compagnie d'assurances indemniserait la victime, et pourrait ensuite se faire rembourser par l'auteur responsable de l'accident.

On voit, par ce dernier exemple, combien peuvent différer les cas particuliers d'une même série d'opérations juridiques. C'est le propre du Droit d'être sans cesse contraint de se plier, et de s'adapter, aux formes différentes que chaque individu donne à son activité. Et, parmi les questions juridiques aux aspects multiformes, la responsabilité des accidents de transport est peut-être une des plus changeantes, une de celles qui apparaissent avant tout dominées par des circonstances de fait.

(1) *Op. cit.*, § 912, note 4, et *supra*, § 912

BIBLIOGRAPHIE

FRANCE

263. Partie historique. — BAUNE : *Droit coutumier Français : Les contrats.* — BAUSSANT : *Code maritime*, Tome I, n° 342. — BERTRAND DE GREUILLE, Discours au Tribunal, dans FENET, Tome XIII, p. 477. — BOURJON : *Le droit commercial de la France et la coutume de Paris*, Livre VI, Titre II, Chap. 6 et 7; Titre III, Chap. 7., Section II. — BUGNET (sur POTHIER) : *Traité des obligations*, 2^e éd. Paris, 1861-1862, Tome I. — CAUCHY : *Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, Tome I. — *Collection des décisions de DENIZART.* — DOMAT : *Lois civiles*, Livre II, Titre VIII, Section 3. — FAVARD DE LANGLADE, *Répertoire de la nouvelle législation civile, commerciale et administrative*, 1823. — FENET : *Recueil des travaux préparatoires du code civil*, Paris, 1836, Tome XIII. — *Le guidon de la mer.* — LOCRÉ : *Législation civile, commerciale et criminelle de la France*, Paris, 1826-1832, Tome VI. — POTHIER : *Traité des obligations*, 1^{re} partie, Chap. I, Section 2 et Tome VI : Contrats de louage. — TARRIBLE : Discours de ce tribun du Corps Législatif, dans FENET, Tome XIII, p. 488. — VALIN : *Commentaire de l'ordonnance sur la Marine d'août 1681*, Livre I, Titre XII, sur les art. 5 à 8. — HENRI MARTIN, *Histoire de France.* — ISAMBERT : *Collection de lois et décrets.* — JACQUES BRILLON, *Dictionnaire des Arrêts*, Paris, 1727, Tome V, p. 278. — DULAURE : *Histoire de Paris.* — GUYOT : *Répertoire de jurisprudence*, Paris, 1785. — MICHELET, *Histoire de France*, Tome VI, p. 89. — MERLIN, *Répertoire*, Tome XII. — LANOÉ, *Code des Maîtres de Postes*, Paris, 1827. — Sirey, Tome III 1^{re} partie. — Dalloz, *Répertoire*, Tome XXXIX.

264. Partie moderne. — ALAUZET : *Commentaire du Code de Commerce et de la législation commerciale*, 3^e éd., 1879, Tome III. *Annales des chemins de fer et des tramways.* — *Annales du droit com-*

mercier français, étranger et international. — *Annuaire de législation étrangère depuis 1872*. — AUBRY et RAU : *Cours de droit civil français*, 4^e éd. 1869-1879, Tome VIII; 5^e éd. commencée en 1897 par MM. Rau, Falcinaigne et Gault, Édition continuée par M. Martin, Tome IV. — BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE : *Traité théorique et pratique du droit civil. Des obligations*, 2^e éd. 1900; BAUDRY-LACANTINERIE et ALBERT WAHL : *Du contrat de louage*, 3^e éd., 1907, Tome II, n^{os} 3425-3426. — BÉDARRIDE : *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*, 3^e éd., 3 vol., 1891. — BLANCHE : *Contentieux des chemins de fer*, 1861. — BOISTEL : *Précis de droit commercial*, 4^e éd., 1890. — BRAVARD et DEMANGEAT : *Traité de droit commercial*, 2^e éd., 1888-1892, Tomes II et IV. — *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*. Recueil périodique publié par Lamé-Fleury. — *Cahiers des charges des chemins de fer*. — CARPENTIER et MAURY : *Traité des chemins de fer*, 3 vol., 1894. — COUCHÉ : *Des mesures propres à prévenir les accidents sur les chemins de fer*, Tome II, n^o 10. — DUVERDY : *Traité du contrat de transport par terre en général et spécialement par chemin de fer*, 2^e éd., 1874. — ESNION : *Manuel pratique ou traité de l'exploitation des chemins de fer*, 2 vol., 1864-1865. — EXNER : *Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport*, ouvrage autrichien, traduit et annoté par Séligman, 1892. — FERAUD-GIRAUD : *Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemins de fer*, 2^e éd., 1889, Tome II et III. — GUILLAUMOT et JOUANNY : *Traité pratique des chemins de fer*, 1911. — GUILLOUARD : *Traité du louage*, 3^e éd., 1891, Tome II. — D^r CLAUDE GUILLEMAUD : *Des accidents de chemins de fer et de leurs suites médico-judiciaires*. — HUC : *Commentaire théorique et pratique du Code Civil*, Tomes VII, VIII et X, 1898-1903. — JACQUEMIN : *Exploitation des chemins de fer*, Tome III.; JACQUEMIN, Thèse, Paris, 1880. — THALLER, *Traité élémentaire de droit commercial*, Paris, 1916. — THALLER et JOSSEERAND, *Des transports*, Paris, 1911. — LAMÉ-FLEURY et SARRUT : *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, 4^e éd., 1905. — LYON-CAEN et RENAULT : *Traité de droit commercial*, Tome III. — ALFRED PICARD : *Traité des chemins de fer*, Tome III, Paris, 1887. — MARCEL PLANIOL, *Traité élémentaire de Droit civil*. — MITTRE : *Droit commercial des chemins de fer*, 1 vol., 1912. — *Revue pratique des chemins de fer et des tramways*. — RUBEN DE COUDER : *Dictionnaire de droit commercial*,

3^e éd., 1877-80, verbis : chemins de fer, n^o 28. — SOURDAT : *Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats*, 6^e éd., 2 vol., 1911. — PALAA : *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer, Résumé des documents officiels en vigueur et des principaux renseignements pratiques sur l'établissement, l'entretien, la police et l'exploitation des voies ferrées*, 3^e éd., 3 vol. 1887-1894. — DE VILLEMANDY : *Traité pratique des procès relatifs aux chemins de fer*, 1904. — LAMY : *Manuel pratique des transports par chemins de fer, voyageurs, marchandises et colis postaux*, 8^e éd., 1911. — DE BARANDIARAN : *Du contrat de transport*, 1 vol., 1893. — COLSON : *Abrégé de la législation des chemins de fer et des tramways*, 2^e éd., 1904. — DONIOL : *La réglementation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways*, 1908. — DE VALROGER : *De la responsabilité des accidents et dommages sur les lignes de tramways et chemins de fer sur route en exploitation*. — FÉOLDE : Thèse, Paris, 1890. ; FÉOLDE : *Des transports par chemins de fer*, Paris, 1890. — MAZEN, *Responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs*, thèse, Paris, 1899. — VIBERT, *Etude médico-légale des blessures produites par les accidents de chemins de fer*. — THOINOT, *Les accidents du travail et les névroses traumatiques*. — J. FABRE, *Les névroses traumatiques*. — TESSEIRE, *Essai de théorie générale sur le fondement de la responsabilité*. — VANSTEENBERGHE, *Les accidents de voyageurs et les droits des victimes*, Thèse, Dijon, 1905. — G. PÉREIRE, *Ecrits de MM. Emile et Isaac Péreire*, Paris, 1903. — L. DE VILLEDEUIL, *Bibliographie des chemins de fer*, Paris, 1906. — BOUTAUD, *Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes*, Paris, 1896. — LANOIR, *Manuel pratique du voyageur*, Paris, 1891. — L. SARRAU, *Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport des personnes*. — LE ROY, *Du contrat de transport des voyageurs par mer*, Paris, 1902. — ZENS, *De la responsabilité du voiturier en raison des accidents de personnes*, Thèse, Paris, 1896.

4

BIBLIOGRAPHIE ÉTRANGÈRE

265. Allemagne. — WARUSCHOW-JAROSCIEWICZ : *Das Eisenbahntransportgeschäft*, 1874. — THÖL : *Das Handelsrecht*, Bd. 111; *Das Transportgewerbe*, 1880.; THÖL : *Handelsrechtliche Erörterungen, Eisenbahn-recht und anderes Frachtrecht*, 1882. — WETTER, *Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr*, 1883. — FLECK : *Betriebs reglement*, 1886. — ULRICH, F., *Eisenbahntarifwesen*, 1886. — WEILL : *Die gegenwärtigen Haftbestimmungen der Eisenbahn für Lieferfristüberschreitungen*, 1887; *Festschrift über die Tätigkeit des V. D. E. V.*, 1896. — CAER : *Betrieb und Verkehr der preussischen St. B.* 1897; *Denkschrift zum Entwurfe eines H. G. B. und Einführungsgesetzes in : Hahn und Mugdan; Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen*, 1897, S. 189. — BURMEISTER, *Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands*, 1899. — STAUD : *Kommenlar zum H. G. B.*, Bd. H., 1900. — LEHMANN UND BING, *Das H. G. B. für das deutsche Reich*, Bd. II, 1901. *Begründung zur Evo. Vorlage an den Landeseisenbahnrat in der Ausgabe der deutschen E. V. O. von Springer*, Berlin, 1909. — BLUME, *Die E. V. O. vom 23. Dezember 1908 nebst allgemeissen Ausführungsbestimmungen*, 1909. — MAKOWER, *H G B mit kommentar*, 1909, 13. — PIETSCH UND MOLSEN, *Die E. V. O.*, 1909. — ROSENTHAL, *Eisenbahnfrachtrecht im Hw. d. St. W.*, 1909. B. d. III, S. 326 ff. — RUNDNAGEL : *Die Haftung der Eisenbahn für Verlust u. s. f.* 1909 2; *Senckpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht*, 1909; — *Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart*, Berlin, 1911 (R. HOBGING) *daraus namenlich*; FRITSCH, *Eisenbahnrecht* (I, S. 423) und *Reindt, Frachtrecht* (I, S. 430). — EGER, *Die E. V. O.*, 1910 3. — EGER, *Eisenbahnrecht im deutschen Reich und Preuszen*, 1910. — KITTEL, *Die deutsche E. V. O.*, 1910. — BRAND, *Das H. G. B. mit Ausschluss des Seerechts*, 1911. — VON DER LEYEN, *Eisenbahnfrachtrecht, Wb. d. St. u. Verwr. von Stengel*, Bd. I, S. 679, 1911. — BASELER, *Die rechtliche Natur der E. V. O.* 1912; BLUME *im Jahrbuch*

für den internationalen Rechtsverkehr, 1912, S. 260. — FRANKENBURGER, *H. G. B. für das deutsche Reich*, 1912, 3. — FRITSCH, *Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem deutschen Reiche*, 1912, 2. — LEHMANN, *Lehrbuch des Handelsrechts*, 1912, 2. — VON SCHRÖDER (Peege), *Die deutschen Eisenbahngesetze*, 1912, 4. — DÜRINGER UND HACHENBURG, *Das H. G. B.*, vom 10 Mai 1897, Bd. III, 1913, 2. — PIETSCH, *Die Eisenbahngesetzgebung des deutschen Reiches*, 1913, 2. — BLÜME in v. Holtzendorff-Kohlens *Enzyklopädie der Rechtswissenschaft*, 1913, Bd. IV unter : Verkehrsrechtl.

266. Angleterre. — E. E. G. WILLIAMS, *An Epilome of railway law*, London, 1912. — GRIERSON, *Railway Rates* (édit. Stanford, London).

267. Autriche-Hongrie. — POLLITZER, *Das Oesterreichische Handelsrecht*, 1895. — V. BUSCHMAN, *Die Entwicklung des Eisenbahntransportrechts und v. Röhl, Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich*, beide in Bd. IV, der « *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch ungarischen Monarchie* » 1899. (S. 301 und 1). — PAUER, *Lehrbuch des Eisenbahntarifwesens*, 1900. — KOCOUREK, *Zur Tarifreform der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen*, 1900. — ULMANN, *Wichtige Neuerungen im Eisenbahngüterverkehr*, 1900. — KOHN, *Leitfaden durch die tarifarischen Bestimmungen in Oesterreich-Ungarn*, 1910. — SAMES, *Der Verkehrsdienst auf den österreichischen Eisenbahnen*, 1911. Ausserdem allgemeiner *Tarifanzeiger*; *Eisenbahn tarif und Verkehrsanzeiger*; — *Oesterr. Eisenbahnzig*; — *Oesterr. ungar. Zoll und Speditions zeitung*; — *Oesterr. Zeitschrift für Eisenbahnrecht*; — *Röhl, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen*.

268. Belgique. — LOISEL F., *Annuaire spécial des chemins de fer belges, jurisprudence et législation usuelle*, Bruxelles, 1879. — SAINTELETTE Ch., *De la responsabilité et de la garantie (accidents de transport et de travail)*, Bruxelles et Paris, 1884. — WAUWERMANS P., *Le contrat de transport*, titre VII du Livre I du Code de commerce révisé expliqué par ses travaux préparatoires, la législation et la jurisprudence antérieures, Gand, 1891. — DUPONT S. et TART L., *Commentaire législatif du titre VII du Code de commerce sur le contrat de transport*, Bruxelles, 1898.

269. Italie. — LEVI, *Il contratto di trasporto secondo il nuovo codice di commercio*, 1883. — MARCHESINI, *Del contratto di trasporto per*

strade ferrate, 1888. — *Manaro, il diritto ferroviario*, 1888. — **LORIA** : *Le strade ferrate*, 1889. — **VIDARI** : *Il controllo di trasporto terrestre*, 1890. — **DEMEDIO**, *Le riforme delle tariffe ferroviarie*, 1893. — **PIPIER** : *Il trasporto ferroviario nella scienza e nella pratica*, 1907; — **Giannini**, *Trasporti e Tariffe ferroviarie e mariline*, 1910. — **GASCA** : *L'esercizio delle strade ferrate*, Bd. 11, Turin, 1900. — **NAVARINI**, *Trattato elementare di diritto commercial*, 1911.

270. Suisse. — **HÜRLIMANN** : *Die Eidgenössische Eisenbahngesetzgebung*, 1887. — **NIGGLI** : *Das Gütertarifwesen*, 1898. — **OTIKER** : *Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes*, 1902. — **SECRETAN** : *Les limitations conventionnelles de la responsabilité du voiturier dans le contrat de transport de marchandises par chemins de fer*, Lausanne, 1904. — **WIEDEMANN**, *Die geschichtliche Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung*, 1905.

VU ET APPROUVÉ : *Le Président de la Thèse*,
E. THALLER.

VU : *Le Doyen*,
F. LARNAUDE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES ⁽¹⁾

- Accidents** de transport, définition, **30** et suivants, chapitre I, section III.
- Affiches** du 19 août 1914 : analyse, **168**; jurisprudence, 170; doctrine, 169.
- Agences** de places, de billets; leur rôle, 16.
- Aliénés** Contrat de transport des,... 132.
- Allemagne** Législation générale, **65**; dommage moral, 259; cumul, 260; bibliographie, 265; prescription, 240.
- Angleterre** Assurances de transport, 68, 70; Législation générale, **99**; prescription, 240; dommage moral, 246; bibliographie, 270.
- Amérique** Loi du Massachusets, 100; assurances, 70.
- Argentine** République..., législation générale, 142.
- Armes chargées** Surveillance, mesures de police, **34**.
- Assurances** de transport anglaises, **68, 70**; sur la vie, 260, 263; contre les accidents, 69; recours contre le voiturier, 196; dans les transports de marchandises, 144, 145.
- Attentats** contre les voyageurs, **34** et suiv., criminels, 33.
- Autriche** Législation générale, **64**; bibliographie, 266.
- Ayants cause** De la victime, qualité pour agir, 189, **192**, 193, 194, 195.

(1) Les numéros renvoient aux paragraphes, sauf indication contraire. Quand il y a plusieurs numéros indiqués, celui en caractères gras renvoie au paragraphe principal relatif au sujet.

- Autorité** de la chose jugée au criminel, 221, 222.
- Bâtiments** Dommages causés par les bâtiments servant au transport, 54.
- Belgique** Législation générale, **138**; bibliographie, 267; jurisprudence, 28, 40, 58, 260.
- Bibliographie** générale **263** et suiv.; du chapitre III, 90; du chapitre IV, 137.
- Billet** Envisagé comme élément de formation du contrat de transport, **79**, 27, 28; extinction du contrat de transport, 29.
- Carrosses** 6, 9.
- Causes** *des accidents de chemins de fer*, 32.
- Chutes** *en cours de route*; analyse, **152**; cas d'es-pèce, 23.
- Choses** *Responsabilité du fait des...*, chapitre II; chapitre X, section 3.
- Chose jugée** V. *Autorité*.
- Coches** *publics*, 5, 7, 8.
- Collision** Faute de la Compagnie, 97.
- Commission de transport**. Agences de places, 16; coopération succes-sives de plusieurs voituriers, **212** et sui-vants; Ducroire, 212, 219.
- Compétence** Ratione materiae, 223, 224, 225; ratione personae ou loci, chapitre IX, section 2.
- Conjoint survivant** . . . Qualité pour agir, dommage moral, 190.
- Consentement** Condition de formation du contrat de trans-port, 15, **27**; personnes à capacité limité, 132 et suiv., 179.
- Contrat de transport** . Généralités, 15; analyse, marchandises, 74, 75, **145**; analyse, voyageurs, 76, 81; carac-tère commercial, 15, **223**; caractère consen-suel, 15, 27; responsabilité résultant du contrat de transport, chapitre IV et cha-pitre V; V. aussi *Compétence*, *prescription*.

- Contrat d'hôtellerie** .. Wagons-lits, 208, 209, **217**.
- Contraventions** *Répression des...*, 199; influence sur la prescription, 238, **241**, 242.
- Coopération** *de plusieurs voituriers au transport*; simultanée, **208** et suivants, 215 et suivants; successive, **211** et suivants, 279; V. aussi 235, 236 et 237.
- Cumul** *La question du...*, chapitre X, section IV.
- Danemark** Législation générale, **67**; prescription, 240.
- Damnum emergens** .. 245.
- Danger** relatif des chemins de fer, **148**, 149.
- Défendeur** à l'action en responsabilité; chapitre VIII.
- Délais** V. *prescription*.
- Délégation** imparfaite, 214.
- Dépôt** élément du contrat de transport : marchandises, **73**; personnes, 76, 81.
- Déraillement** Faute présumée de la Compagnie, 97.
- Destination** Dépassement de la..., 23, **129**; compétence, **234**, 236.
- Diligences** Début, 8; responsabilité des entreprises de..., 11, **12**.
- Dommmages** Généralités, 31; pour la victime, 180, 181; pour les héritiers, **184** et suivants; pour les autres personnes, 189 et suivants; dommage moral, 191, consistance, dommages éloignés, 244 et suivants; dommages directs et indirects, 256; prévus et imprévus, 134, 255.
- Dommmages-intérêts** .. condition de leur attribution, chapitre I à VI; quantum, chapitre X.
- Exécution** du contrat de transport, début, **28**; fin, 29.
- Faute** délictuelle et contractuelle, 47, 48, **62**; du préposé, 206, 207; de la victime, **253**, 254; commune, 253; charge de la preuve, 41, 42, 136; cas de guerre, 165.

- Fermeture** des portières, accidents, 23, 152.
- Force majeure** Accidents dus à la force majeure, 32, 57, 58, 81, 108, 111; cas de guerre, 165.
- Garde** Choses que l'on a sous sa.... **56**; jurisprudence, 57, 58; animal, 55.
- Gares** Succursales, **229** et suivants; compétence, 234; organisation et rôle relatif, 230 à 234; boîtes de secours des.... 39.
- Gratuité** du transport, 19, 20, 21, **22**.
- Guerre** Responsabilité des accidents de chemins de fer, chapitre XI; transport des prisonniers, **133**.
- Héritiers** Droit d'agir, chapitre VII, section 2; jurisprudence, 184, 186, 187; indemnités, 188, 248, 249; préjudice moral, 188, 249.
- Hollande** Législation générale, 139.
- Hongrie** Législation générale, **64**; bibliographie, 266.
- Inondations** Assimilation à la force majeure, Tribunal de Ussel, 153.
- Italie** Jurisprudence, **141**; bibliographie, 268.
- Japon** Législation générale, 102.
- Louage** V. *contrat de transport* des voyageurs, analyse.
- Lucrum cessans** 247.
- Mandat** Compagnie des wagons-lits, 209; voituriers successifs, 213.
- Mobilisation** des chemins de fer, 154 et suivants, **155**.
- Norwège** Législation générale, 101.
- Objets précieux** Surtaxes, responsabilité, 116.
- Obligations** du voiturier, 9, 11, 12, **120**, 122, 125, 126; manquement, 80, 88; du voyageur, manquement, 125, **126**, 127, 128, 129; contractuelles et délictuelles, 41, 42, chapitre V; de ne pas nuire autrui par sa chose, 44, 54 et suivants.

- Parents** Dommage moral, 191.
- Passages à niveau** ... Accidents, **50**, 51, 152.
- Pension** accordée après un accident, recours de l'Etat, 193, 262.
- Permis** V. *gratuité*.
- Portières** V. *fermeture*.
- Postes** romaines, 1; de Charlemagne, 3; de Louis XI, **4**; agents des..., 123, **124**.
- Préposés** Rôle dans la conclusion du contrat, 234; responsabilité du fait des..., 206, **207**, 208, 234.
- Prisonniers** de droit commun, 132; de guerre, **133**.
- Poursuites criminelles**. Rôle dans le contrat de transport, 88, 116, **150**; leur étude, chapitre VII, section 4.
- Préjudices** V. *dommages*.
- Prescription** Chapitre IX, section 3; théorie délictuelle, 238; théorie contractuelle, 238, **239**; législations étrangères, 240.
- Preuve** Billet, **27**, 29; fardeau de la..., 103, **136**.
- Prise en charge** obligatoire pour tous les entrepreneurs de transports en commun, 80.
- Progrès** Le voiturier : spondet peritiam artis? **106**; Angleterre, 99.
- Propriété** Source de responsabilité, 54, 55, 56; historique, **59**, 60; généralités, 43.
- Recours** Entre chemins de fer et wagons-lits, 216, 218; entre plusieurs compagnies de chemins de fer, **213**, 219; entre l'Etat et le voiturier, **193**, 194, 195; entre assurance et voiturier, 196.
- Responsabilité** objective, chapitre II; délictuelle, chapitre III; contractuelle, chapitre IV; appréciations sur la nature de la..., chapitre V; en temps de guerre, chapitre VI; mise en œuvre de la..., chapitres VII, VIII, IX et X.

- Retards** Différences entre le simple retard et l'accident, 30.
- Routes** romaines, 1; royales, 4, 8; nationales, 11.
- Russie** Législation générale, **140**; prescription, 240.
- Secours** Obligation de secourir les voyageurs blessés, 39.
- Sécurité** Obligation de 85, 86, **87**, 114, 118 et suivants, **147**, 148; relative des chemins de fer, 148, 149; cas de guerre, 171, 175, **176**.
- Souffrances** Indemnités pour les..., 245, 246.
- Stipulation** pour autrui, v. *coopération*.
- Suède** Législation générale, **101**; prescription, 240.
- Suites** des accidents, maladies, **180**, 181, 37, 32.
- Suisse** Législation générale, **66**; prescription, 240.
- Voiturier** Personnalité du..., 15, **17**; agences de voyages, 16; Compagnie des wagons-lits, 208, **209**; commerçant, 15, 223; V. *coopération*.
- Voyage** Début, **27**, 28; fin, 29.
- Voyageur** Personnalité des..., chapitre I, section 2.
- Wagons-lits** Rôle, 209, **217**; responsabilité, 216, 217, 218; recours, 218.
-

TABLE DES MATIÈRES (1)

	Pages
INTRODUCTION HISTORIQUE	1
Généralités	1
La poste romaine.....	2
Louis XI et ses successeurs	4
Le XVIII ^e siècle	7
La Révolution, l'Empire et la Royauté.....	11

PREMIÈRE PARTIE

Nature de la Responsabilité du Voiturier

CHAPITRE PREMIER

L'Origine de la Responsabilité du Transporteur

Généralités	16
SECTION 1. — Le contrat de transport, les voituriers	17
SECTION 2. — Qu'est-ce qu'un voyageur	21
SECTION 3. — L'accident de transport.....	32
L'assassinat en chemin de fer	37
SECTION 4. — Conditions générales du recours en responsabilité	44

CHAPITRE II

Nature juridique de la Responsabilité du Transporteur La Théorie Objective

La théorie objective	50
Généralités	50

(1) Les numéros renvoient aux pages.

	Pages
Discussion	53
Jurisprudence	62
Législations étrangères	70

CHAPITRE III

Théorie Délictuelle

SECTION 1. — Lacune de nos lois	78
SECTION 2. — Les deux aspects du contrat de transport	80
SECTION 3. — La doctrine	86
Bibliographie	98
SECTION 4. — La jurisprudence	98
SECTION 5. — Législations étrangères	109

CHAPITRE IV

Théorie Contractuelle

SECTION 1. — Les hésitations de la Doctrine et de la Jurisprudence	115
SECTION 2. — La jurisprudence et la doctrine jusqu'en 1913 .	119
SECTION 3. — Jurisprudence contractuelle récente	129
Agents des postes	135
SECTION 4. — La jurisprudence après avoir accepté la théorie contractuelle en restreint la portée	141
SECTION 5. — Conséquences pour les voyageurs de la théorie contractuelle	147
SECTION 6. — Législations étrangères	156

CHAPITRE V

Appréciation sur la Nature de la Responsabilité du Transporteur

Discussion générale	160
---------------------------	-----

CHAPITRE VI

**La Responsabilité des Chemins de Fer en cas d'accident
pendant la Guerre**

	Pages
SECTION 1. — Les règlements spéciaux à l'état de guerre	171
SECTION 2. — La jurisprudence	176

DEUXIÈME PARTIE

Mise en œuvre de la Responsabilité du Voiturier

CHAPITRE VII

**Qui peut agir en responsabilité?
Action du Ministère Public**

Généralités	195
SECTION 1. — La victime	196
SECTION 2. — Les héritiers	200
SECTION 3. — Les autres intéressés	206
SECTION 4. — Le Ministère Public	214

CHAPITRE VIII

A qui l'Indemnité doit-elle être réclamée ?

Généralités	221
SECTION 1. — Point de vue délictuel	221
Wagons-lits.....	224
Voituriers successifs.....	226
SECTION 2. — Point de vue contractuel	232

CHAPITRE IX

Compétence et Prescription de l'Action en Responsabilité

SECTION 1. — Juridiction compétente	238
Autorité de la chose jugée au criminel.....	239

	Pages
SECTION 1. — Compétence civile ou commerciale	241
SECTION 2. — Tribunal compétent	244
Où peut-on assigner une Compagnie de che- mins de fer	245
SECTION 3. — La prescription.....	257
Législations étrangères.....	260
Infraction à la loi pénale	262

CHAPITRE X

Calcul de l'Indemnité

Généralités	265
SECTION 1. — Responsabilité délictuelle	266
SECTION 2. — Responsabilité contractuelle	278
SECTION 3. — Responsabilité objective	281
SECTION 4. — La question du cumul	284
BIBLIOGRAPHIE	287
Table alphabétique des matières	293
Table des matières	299

~~~~~  
PITHIVIERS, — IMP. DU RECUEIL SIREY. — 10602.  
~~~~~

PITHIVIERS. — IMPRIMERIE DU RECUEIL SIREY. — 10602.
